

NUMMER 8

'40 ~ '45 TOEN & NU

**DE SLAG OM
DE FALAISEPOCKET**

**PRIJS:
F 4,95
B. FR. 80,-**

'40~'45 TOEN & NU

Nummer 8

Uitgegeven door Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints International Ltd., 3 New Plaistow Road, Stratford, London E15 3 JA
Telefoon: 01-534 8833

Voor Nederland: Uitgeverij van de Erven J. J. Tijl B.V., Blaloweg 20, Zwolle.
Telefoon: 05200-10801.

© Copyright 1977

Inhoud Nummer 8

De slag om de Falaise-pocket

Falaise is gevallen	11
St. Lambert-sur-Dives	17
Argentan veroverd	23
De Corridor van de Dood	30
Het Naspel	34
Falaise 1975	37

Wrakkenberging en verzamelingen

De Roudeix Verzameling	40
------------------------	----

Hier gebeurde het

Het ongeluk van Rommel	42
------------------------	----

Verzamelingen

De Confederate Air Force	46
--------------------------	----

Grote Namen

Admiraal Yamamoto en zijn G4M 'Betty'	50
---------------------------------------	----

Foto omslag: Een Tijgertank I die nog steeds te zien is langs de weg bij Vimoutiers – een gedenkteken aan de slag om de Falaise-pocket.
Middenpagina's: Een Curtis SB2C-5 Helldiver, registratienummer N92879, van de Confederate Air Force, Harlingen, Texas, met kolonel Bob Griffin als piloot.

De uitgever is dank verschuldigd aan de auteurs en de uitgevers voor de toestemming tot het opnemen van fragmenten uit de volgende boeken:

'The Aftermath', gebaseerd op fragmenten uit 'The Battle of the Falaise Gap', door Eddy Florentin, Elek Books Ltd.

St. Lambert-sur-Dives, een persoonlijk verslag van majoor D. V. Currie.

Het verhaal van het ongeluk van Rommel, door Hauptmann Lang; uit: 'Rommel', door Desmond Young, Collins.

De kaarten op de pagina's 5 en 9 zijn gereproduceerd uit 'Breakout and Pursuit', door Martin Blumenson, met toestemming van het Amerikaanse Departement van Defensie.

Verschijnt per kwartaal
Verkoopprijs Nederland: f 4,95
België: B. Frs. 80

In april 1974 werd het officiële verbod van publikaties over de Britse activiteiten in de Tweede Wereldoorlog met betrekking tot het breken van de vijandelijke codes, opgeheven. Dit resulteerde in de publikatie van 'Het Ultrageheim' door het hoofd van de betrokken afdeling M16, F. W. Winterbotham. We zijn nu op de hoogte van de ongelooflijke gevolgen van dit breken van de vijandelijke codes; dat de berichten tussen Hitler en zijn verschillende legercommandanten al vanaf 1940 onderschept en gedecodeerd werden waarna zij doorspeeld werden aan de geallieerde commandanten. Dit werpt natuurlijk een heel ander licht op alles wat tot nu toe is gepubliceerd over de oorlog en de verschillende bevelhebbers en uiteraard, de uiteindelijke geallieerde overwinning!
In deze aflevering van Toen & Nu speelt dit feit in

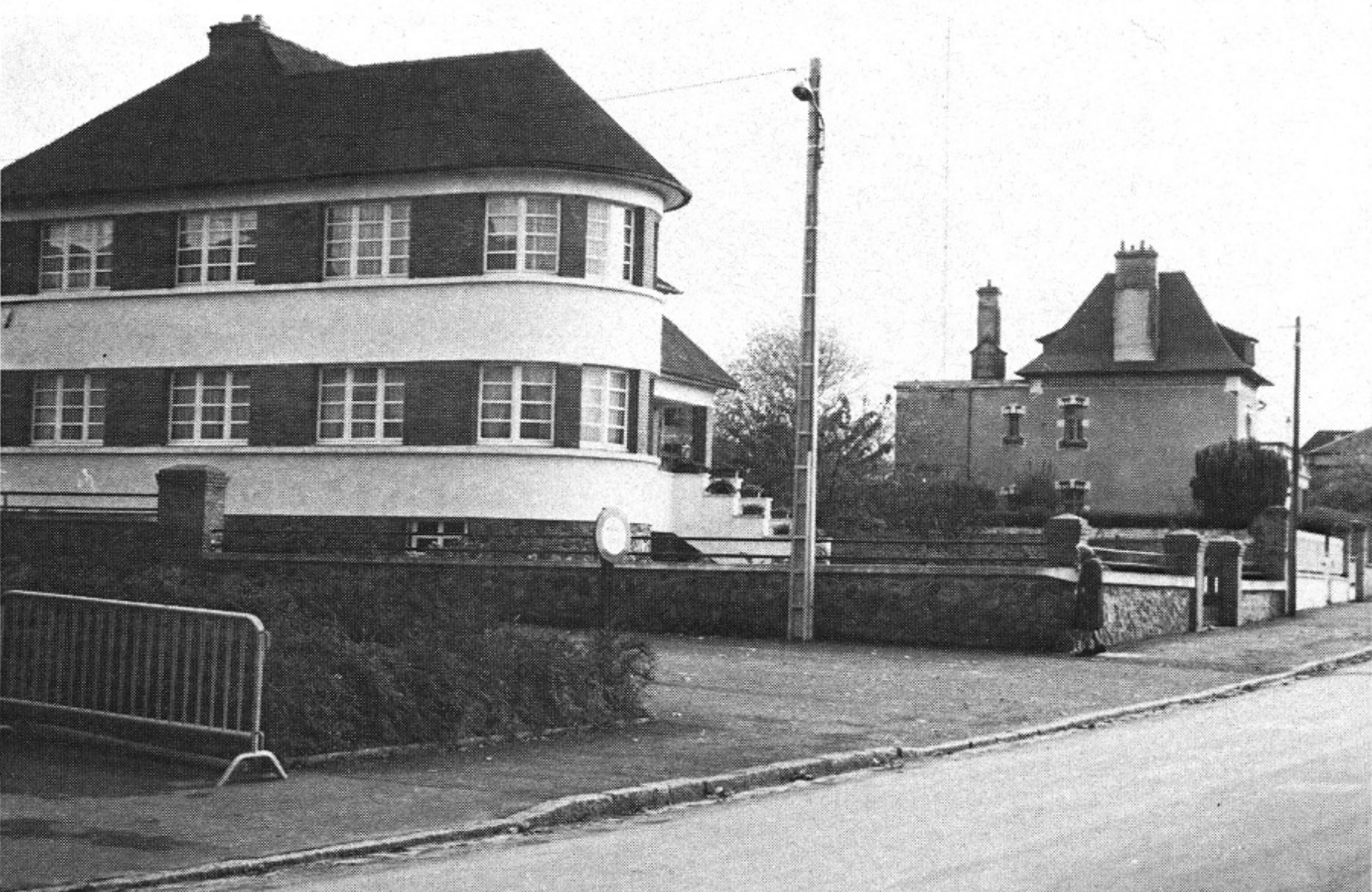
twee van onze verhalen een duidelijke rol; in de eerste plaats de berichten die Hitler uitwisselde met von Kluge (commandant in Normandië) wat de slag om de Falaise-pocket tot gevolg had en het vernietigen van een groot deel van het Duitse leger. Dit was ongetwijfeld een van de grootste successen van de decodeerafdeling.

En in de tweede plaats een gebeurtenis die plaatsvond nadat de Amerikanen de Japanse 'Purple' code-machine hadden gekraakt (technisch bekend bij de Japanners als de 97-shiki O-bun In-jiki) – de bizarre hinderlaag voor admiraal Yamamoto.

In juli 1945 schreef generaal Eisenhower aan het hoofd van de Britse Geheime Dienst dat het breken van de Ultra-code beslissend was geweest voor de afloop van de oorlog.



DE SLAG OM



Uiterst boven: De Duitsers maakten deze foto van het Franse monument voor de Eerste Wereldoorlog op de Boulevard Maréchal Joffe in Villers-Bocage (Bundesarchiv). Boven: In de nacht van D-Day werd de stad voor het eerst gebombardeerd; toen de stad op 4 augustus in handen van de Geallieerden viel, was zij één puinhoop – nu is er niets meer van het gedenkteken te zien. Rechtsboven: Een Duitse motorordonnans moet in Lisieux om in Falaise te komen in de Rue Jean d'Arc een omleiding volgen via de Avenue Victor Hugo (Bundesarchiv). Rechtsonder: Het hotel Rond Point met nog steeds dezelfde heesters in bakken.



DE FALAISEPOCKET

Op 6 augustus 1944 vaardigde generaal Montgomery, opperbevelhebber van de geallieerde landstrijdkrachten in Europa, richtlijnen uit, waarin de volgende fase van de operaties werd vastgelegd. Het doel '... de vijand in dat gedeelte van Frankrijk te vernietigen ...' ten westen van de Seine en ten noorden van de Loire. Deze slag, die zou eindigen in de feitelijke vernietiging van twee Duitse legers, het 5e en het 7e Pantserleger, zou door de toekomstige geschiedschrijvers genoemd worden: de Slag om de Falaise-pocket.

Het is niet de bedoeling van de uitgever een uitgebreide verhandeling te schrijven over de verschillende stadia van de slag of om in details te praten over de verschillende eenheden van de zes naties die aan de slag meededen: de Amerikanen, Canadezen, Engelsen, Fransen, Duitsers en Polen. Over dit onderwerp zijn al veel boeken geschreven en de tactiek en de strategie die aan deze slag ten grondslag lagen zijn uitstekend in de officiële kronieken van de Amerikanen, de Engelsen en de Canadezen beschreven.

'Een foto zegt meer dan duizend woorden' — dit gezegde geldt in het bijzonder voor de enorme vernietigingen tijdens de Slag om de Falaise-pocket. Dag voor dag zullen wij het sluiten van de pocket met de camera volgen tot aan de laatste, vreselijke foto's van de 'Corridor van de Dood'. Wij hebben citaten genomen uit het boek 'De Slag om de Falaise-pocket' door Eddy Florentin, een boek dat op een zeer goede manier de verschrikkingen van deze gevechten typeert, hetgeen ook al uit de Franse titel blijkt: 'Stalingrad in Normandië'.



Zondag, 6 augustus

Op 9 juli was Caen in handen van de Engelsen gevallen en op 18 juli viel St. Lo in Amerikaanse handen. Op 25 juli maakte operatie 'Cobra' het op de westelijke flank aan het 1e Amerikaanse Leger mogelijk de volgende dag, ten westen van St. Lo, door de Duitse linies te breken; een doorbraak die begin augustus bij Avranches tot gevolg had dat het hele 3e Amerikaanse Leger naar het westen, het zuiden en het zuidoosten kon uitwaaiëren. Er waren Duitse versterkingen aangevoerd en veldmaarschalk Gunther von Kluge, opperbevelhebber in het westen, bereidde een tegenaanval voor.

Aan de oostelijke flank van het front veroverde de Britse 43e Divisie die zondag, na een nacht en een dag verbitterd vechten, Ondefontaine, terwijl om 14.30 uur de Britse 129e Brigade, samen met het 13/18e Huzarenregiment, de aanval op het nabijgelegen Mont Pincon opende.

Maandag, 7 augustus

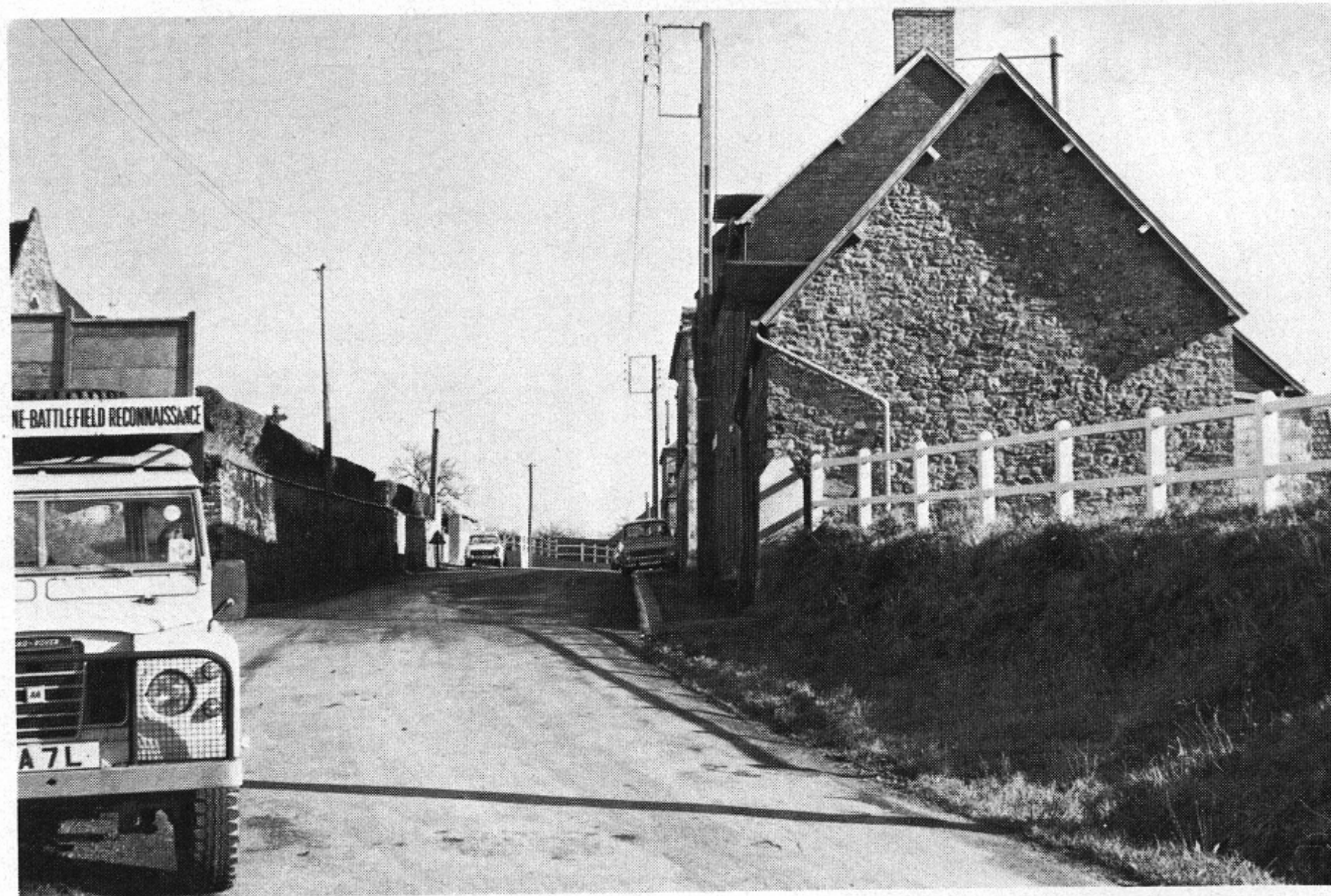
De Duitse tegenaanval, geleid door drie pantserdivisies en gesteund door SS-tanks en grenadiers, begon even na middernacht bij Mortain in de Amerikaanse sector. In het noorden was Montchauvet en de Britse troepen spoedden zich nu naar het zuiden om het belangrijke wegenknooppunt bij Vire in te nemen, terwijl de Amerikaanse 29e Divisie vanuit het oosten deze stad op de 7e augustus ten koste van 1000 doden en gewonden veroverde.

Dinsdag, 8 augustus

Dinsdag verplaatste de actie zich naar de Canadese sector in het noorden toen 1020 R.A.F.-bommenwerpers gedurende de nacht 3462 ton bommen zeer accuraat lieten vallen op de dorpjes ten zuiden van de Canadese stellingen bij St. André-sur-Orne, als inleiding tot de operatie 'Totalize' – de aanval naar het zuiden in de richting van Falaise.

De Canadese 2e Infanteriedivisie viel ten westen van de N158, de weg Caen-Falaise aan, terwijl de Britse 51e Infanteriedivisie dit ten oosten van deze weg deed. De stad André-sur-Orne, die op 25 juli na verbitterde gevechten was veroverd, moest worden verlaten om niet het risico te lopen door het geallieerde bombardement te worden getroffen. Desondanks werd er tijdens fase II van de operatie door de Amerikaanse luchtmacht even na de middag nogal onzorgvuldig gebombardeerd, zelfs tot in de buitenwijken van Caen toe, waarbij 65 Engelse, Canadese en Poolse soldaten werden gedood en 250 gewond terwijl er ook 60 voertuigen en kanonnen werden vernietigd.

Uiterst boven: Sergeant Midgley nam op 6 augustus deze foto's van soldaten die in Ondefontaine jacht maken op Duitse sluipschutters. **Midden:** Onze vergelijkende foto.



Links: Tegelijkertijd maakte sergeant Hardy in het nabijgelegen Montchauvet een soortgelijke foto tijdens de verovering van het dorp (IWM). **Boven:** Een oude dame, 30 jaar later, in de voetsporen van de soldaat.



Boven: De Amerikaanse legerfotograaf McHugh maakte op 8 augustus met zijn Speed Graphic camera deze opname in Vire. De troepen rukken via de Rue d'Aignaux op in oostelijke richting; op de achtergrond de plaatselijke bioscoop (US Army). Rechts: De bomen en de bioscoop zijn verdwenen.



Onder: Op de N177, even ten noorden van Vire, ligt de scheidingslijn tussen de Amerikaanse en Britse legers. Amerikaanse infanteristen lopen in zuidelijke richting naar Vire terwijl de Engelsen vanaf de N174 linksaf slaan. Gefotografeerd door sergeant Palmer, 9 augustus (IWM). Links: Het kruispunt was net twee jaar eerder gemoderniseerd, een vergelijking blijft echter mogelijk.



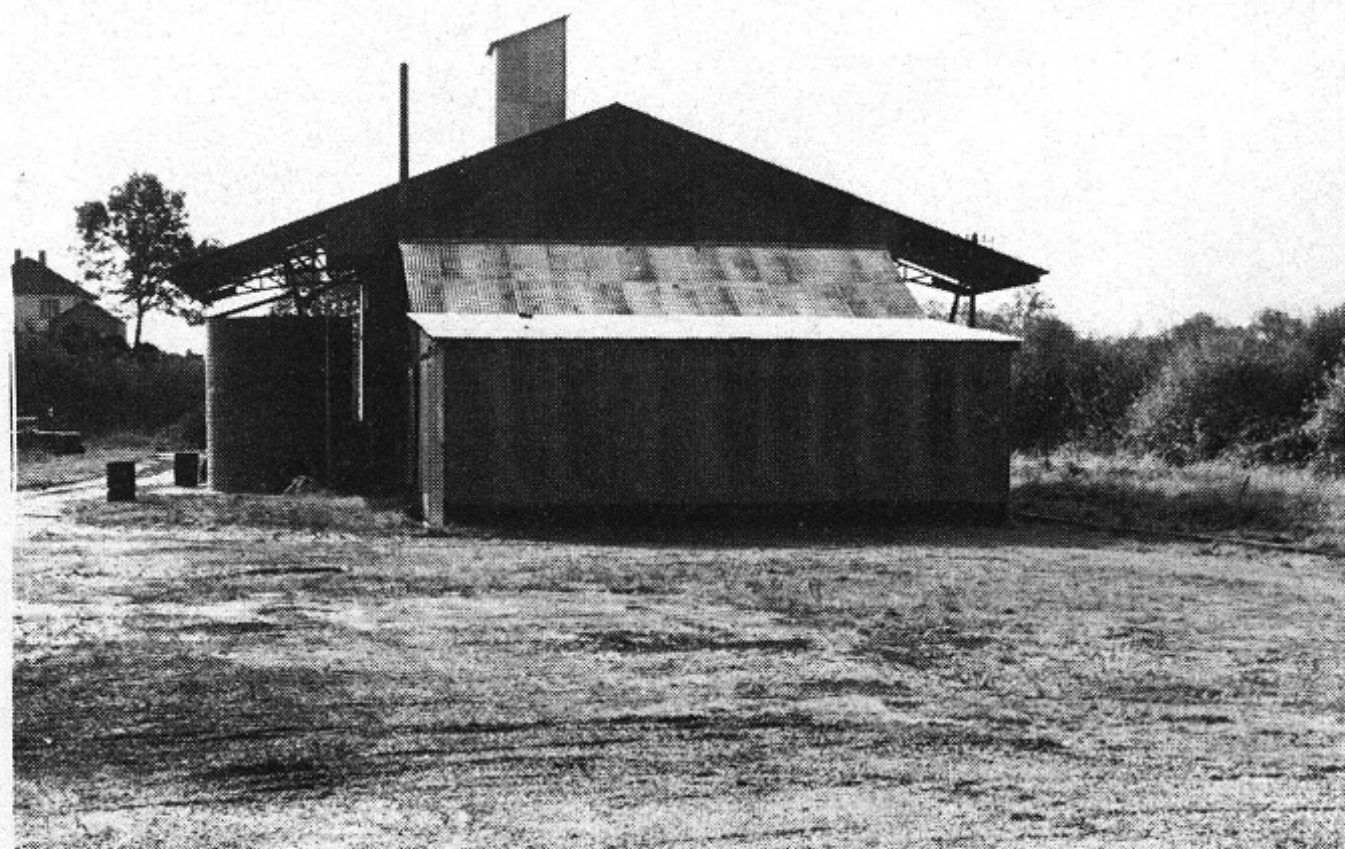


Woensdag, 9 augustus

Terwijl de operatie 'Totalize' in het oosten verder ging, ging het Amerikaanse 1e Leger in het westen voortdurend door met het aanvallen en het bestoken van de saillant bij Mortain, die was ontstaan door de Duitse tegenaanval. Diep in het zuiden had het 3e Amerikaanse Leger in oostelijke richting Le Mans bereikt. Omdat hij een kans zag een groot gedeelte van het Duitse Leger af te snijden en te omsingelen, besloot generaal Bradley, commandant van de 12e Amerikaanse Legergroep, met toestemming van generaal Montgomery, de Amerikaanse voorhoede naar het noorden te laten afbuigen, in de richting van Alençon, waardoor een ontmoeting tot stand zou kunnen worden gebracht met de Canadezen die in zuidelijke richting aanvielen. De Duitsers, die voortdurend bezig waren om hun aanval in westelijke richting in beweging te houden, begonnen het dreigende gevaar van een omsingeling in te zien. Onder leiding van Standartenführer Kurt Meyer werd de 12e SS Pantserdivisie, die bij de rivier de Laison in reserve was



Uiterst boven: Een Canadese soldaat van Les Fusilliers de Mont-Royal bekijkt hier een PzKpfw 5 Pantertank op de N162 in de buitenwijken van André-sur-Orne, het dorp dat voor de omsingelingsactie moest worden ontruimd. Nog net zichtbaar achter de tank een richtingsbord (Public Archives of Canada). Boven: Door de nieuwe gebouwen is een exacte vergelijking onmogelijk; onze foto laat een origineel stuk van het hek iets verderop zien.



Links: Even ten noorden van Vire fotografeerde sergeant Palmer het geruïneerde station bij La Graverie (IWM). Boven: Nu is dit het eindpunt van de spoorlijn vanuit Vire.

gehouden (tussen de weg van Caen naar Falaise en St. Pierre-sur-Dives), naar het noorden gecombineerd om de weg naar Falaise te blokkeren.

Donderdag, 10 augustus

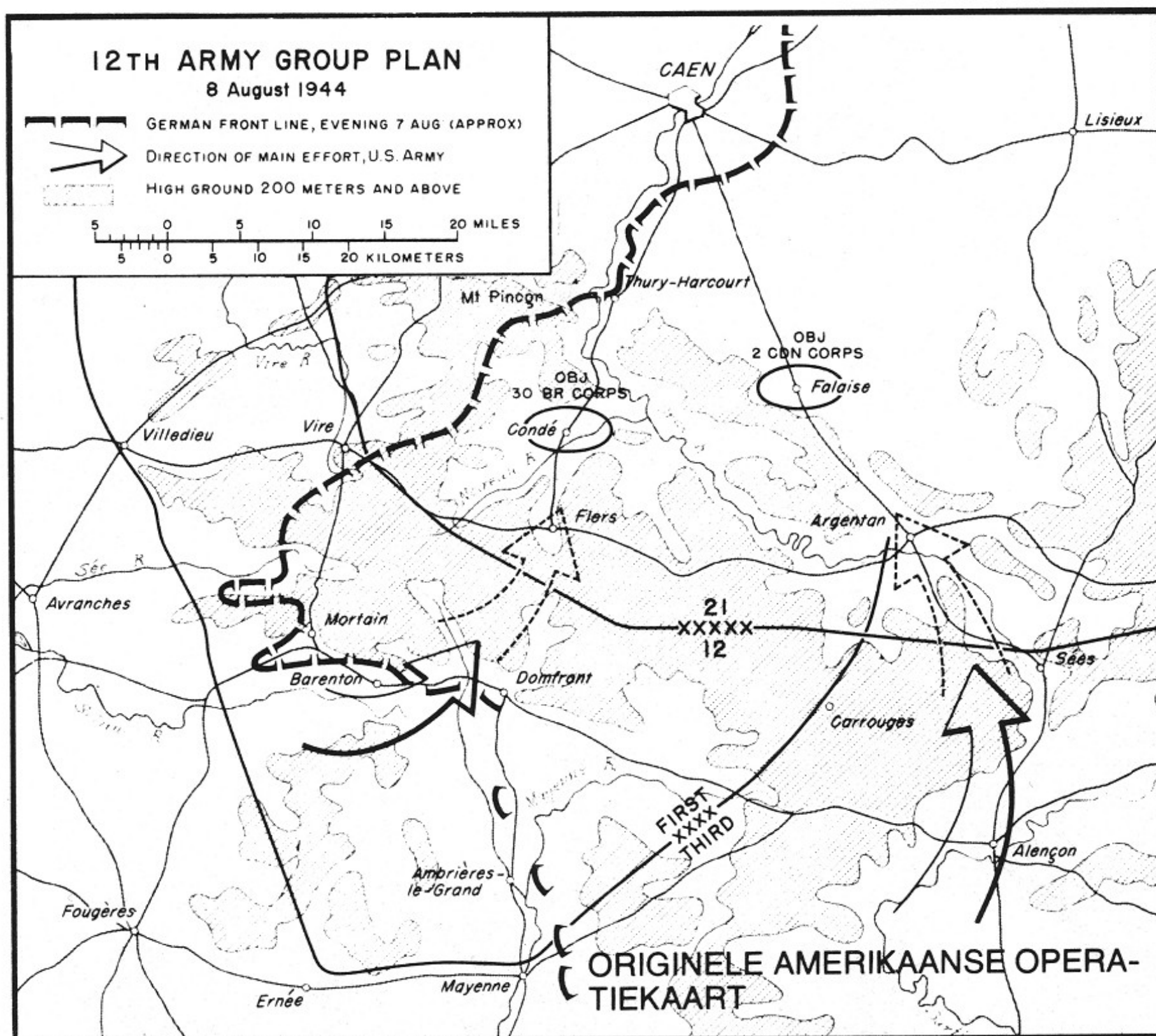
Donderdags begon de Canadese aanval in het noorden te stokken en generaal Simonds, commandant van het 2e Canadese Legerkorps, had aan de 3e Canadese Infanteriedivisie opdracht gegeven om die middag om 16.00 uur een nieuwe aanval in te zetten. Zij stootte op de eenheden van Kurt Meyer's SS en werd teruggeslagen – Operatie 'Totalize' was tot een eind gekomen. Intussen hadden de Amerikaanse en de Franse Pantserdivisies in het zuiden een voortgang van ongeveer 25 kilometer geboekt; zij waren halverwege Alençon. Aan het hoofd van deze opmars van de 5e Amerikaanse Pantserdivisie, rukte de 2e Franse Pantserdivisie, onder leiding van generaal-majoor Jacques Leclerc, zeer enthousiast op. Duitse troepen die zij tijdens hun opmars ontmoetten, zagen zich genoodzaakt in noordelijke richting terug te trekken.

Vrijdag, 11 augustus

Vrijdags zag von Kluge duidelijk het gevaar van de Amerikaanse opmars in het zuiden in de richting van de Canadezen. Maar doordat hij de Canadese aanval tot staan had gebracht, was hij van mening dat hij met succes een aanval op de Amerikanen kon uitvoeren wanneer hij erin zou slagen zijn eenheden uit de afbrokkelende saillant bij Mortain terug te trekken en de frontlijn weer recht te trekken. Hitler ging met dit plan akkoord en die nacht begonnen de eenheden van het 7e Duitse Leger zich vanuit Mortain in oostelijke richting terug te trekken.

Zaterdag, 12 augustus

De Duitse terugtocht had tot gevolg dat de Amerikanen Mortain op zaterdagmorgen konden binnen-



trekken. Tegelijkertijd had een Franse gevechtsgroep in het zuiden Alençon bereikt. Triumfantelijk ging generaal-majoor Leclerc door naar het noorden, waarbij hij gebruik maakte van de weg Alençon-Argentan die eigenlijk bestemd was geweest voor zijn Amerikaanse medestrijdende partij, de 5e Tankdivisie. Hoewel de Fransen hierdoor konden oprukken tot Ecouche, vertraagde deze

actie de aanval van de Amerikanen op Argentan. Toen deze aanval uiteindelijk toch plaatsvond, werd er slechts weinig winst geboekt. Intussen maakten de Engelsen in het noordoosten contact met de Canadezen op hun linkerflank. De plannen van generaal Simonds om de wegen rondom Falaise te beheersen en het de Duitsers onmogelijk te maken die te gebruiken, was gelukt.



Links: De foto van sergeant Midgley van een Brits konvooi op de D577 vlak achter Jurques, halverwege Caen en Vire (IWM). Boven: Er zijn wel wat huizen bijgekomen sinds 1944; verder is deze typisch Franse, kaarsrechte weg onveranderd.



Links: De kerk was het enige gebouw in St. Aunay-sur-Odon dat nog overeind stond toen sergeant Midgley deze foto op 9 augustus nam (IWM). Boven: De stad is volledig herbouwd en een exacte vergelijking kan daarom niet worden gemaakt.



Maandag, 14 augustus

De vorige avond was een Canadese officier verdwaaald, in de Duitse linies terechtgekomen en gedood. De Duitsers vonden op zijn lichaam de operatieplannen. Hierdoor wijzigden zij hun verdedigingsplannen. Tijdens het inleidende bombardement door de RAF, dat mislukte, sneuvelden 65 Canadezen en Polen terwijl er 241 gewond werden. Om 11.37 uur opende de artillerie het vuur. Op één punt werd de aanval opgehouden doordat de bruggen, waaronder die bij Rouvres, die tijdens het bombardement waren vernield, moesten worden gerepareerd. Men vorderde slechts langzaam en toen de dag voorbij was, bevonden de aanvallers zich nog op een afstand van vijf kilometer van Falaise.

In het zuiden hadden de Amerikanen bij Argentan de grenslijn tussen de 12e en 21e Legergroep bereikt (en zelfs overschreden). Generaal Bradley, die een slachting onder zijn eigen troepen vreesde, gaf opdracht de aanval te stoppen.

Dinsdag, 15 augustus

De taak om de linkerflank van het Amerikaanse XVe Korps, dat in de richting van Argentan aanviel, te dekken, werd uitgevoerd door het VIIe Korps. Op 15 augustus veroverden eenheden van dit korps



Uiterst boven: Om de rivier de Laison in Rouvres snel te kunnen oversteken, werd er een dam gelegd. 'Fitzroy II', een M4 Sherman tank van de 4e Canadese Brigade, zakte er in weg; op 17 augustus maakte een Baileybrug een droge oversteek mogelijk (Public Archives of Canada). **Boven:** In november 1974 maakten wij deze perfecte vergelijkende foto; zelfs de kerk is nog niet volledig hersteld.



Links: De onder water gelopen hoofdstraat in Rouvres werd door de fotograaf van de Daily Herald, D. H. Esten, op 16 augustus gefotografeerd. Twee Canadezen nemen een verkoelend bad voor de dorpsmederij. **Boven:** De straat is helemaal veranderd – de toegangsweg naar de Baileybrug in 1944 loopt rechts, parallel aan de straat.

Tinchebray, waar zij contact maakten met de Engelsen die vanuit het noorden oprukten in de richting van Flers. De Polen werden naar de linkerflank van de Canadezen gedirigeerd, waar zij hun opmars naar Trun, over de rivier de Dives, tot Jort voortzetten. Inmiddels hadden Canadese gevechtspatrouilles de weg van Falaise naar St. Pierre-sur-Dives bereikt. De Fransen, in Ecouche in het zuiden, waren nu nog slechts 18 kilometer verwijderd van de Engelsen in het noorden. In de loop van de dag raakte veldmaarschalk von Kluge, die een lager hoofdkwartier wilde bezoeken, zoek. Dit was te wijten aan het feit dat zijn auto werd beschoten en hij verstrikt raakte in de verkeerschaos, veroorzaakt door de naar het oosten terugtrekkende Duitse eenheden die uit de val wilden ontsnappen. Doordat hij echter geen radiocontact met Hitler meer had, verdacht die hem ervan dat hij onderhandelde met de Geallieerden. Omdat in de vroege morgen van diezelfde dag de geallieerde strijdkrachten vanuit de Middellandse Zee in Zuid-Frankrijk waren geland, is het niet zo vreemd dat Hitler twee weken later gezegd schijnt te hebben: 'De 15e augustus was de slechtste dag in mijn leven!'

Woensdag, 16 augustus

De Canadese 2e Divisie had de buitenwijken van Falaise bereikt. De stad was tijdens een hevig bombardement in de nacht van 12 op 13 augustus volledig platgelegd. Het doel van dit bombardement was geweest de wegen te blokkeren en hierdoor de Duitse terugtocht te vertragen. Toen de Canadezen in Falaise arriveerden, konden de bulldozerbemanningen die met de opruimingswerkzaamheden begonnen, nauwelijks bepalen waar nu eigenlijk de straten waren geweest. Om 15.00 uur werd de laatste aanval om de stad te zuiveren ingezet. Op donderdagmorgen waren de Canadezen tot het station doorgedrongen. Desondanks duurde het nog tot vrijdag 02.00 uur voordat de Canadezen de laatste weerstand van een groep van 60 fanatieke soldaten van de Hitlerjeugd in de Ecole Supérieure hadden gebroken.

Het 2e Britse Leger vocht zich onstuimig een weg door Conde sur Noireau en bereikte Flers bij de N24 waardoor de westelijke opening van de omsingeling steeds nauwer werd.

Hoewel veldmaarschalk von Kluge zijn hoofdkwartier voor het aanbreken van de dag had bereikt, had Hitler besloten hem van zijn commando te onthef-

Uiterst boven: Een beeld uit Tinchebray aan de N24bis aan de zuidkant van de pocket; Britse troepen slaan hier linksaf tijdens hun opmars naar Flers. Op 16 augustus gefotografeerd door sergeant Laing (IWM). Rechts: Een praktisch ongewijzigd beeld konden wij vastleggen tijdens onze tocht naar Flers, vijftien kilometer verderop.



Links: Ten noorden van Tinchebray ligt aan de N812 Vassy, dat al in handen is van de 11e Britse Pantserdivisie. Sergeant Laing maakte deze foto van de oprukkende soldaten op 15 augustus (IWM). Onder: Het dorpsplein van Vassy biedt nu nog steeds een uitstekende mogelijkheid voor een vergelijkende foto.

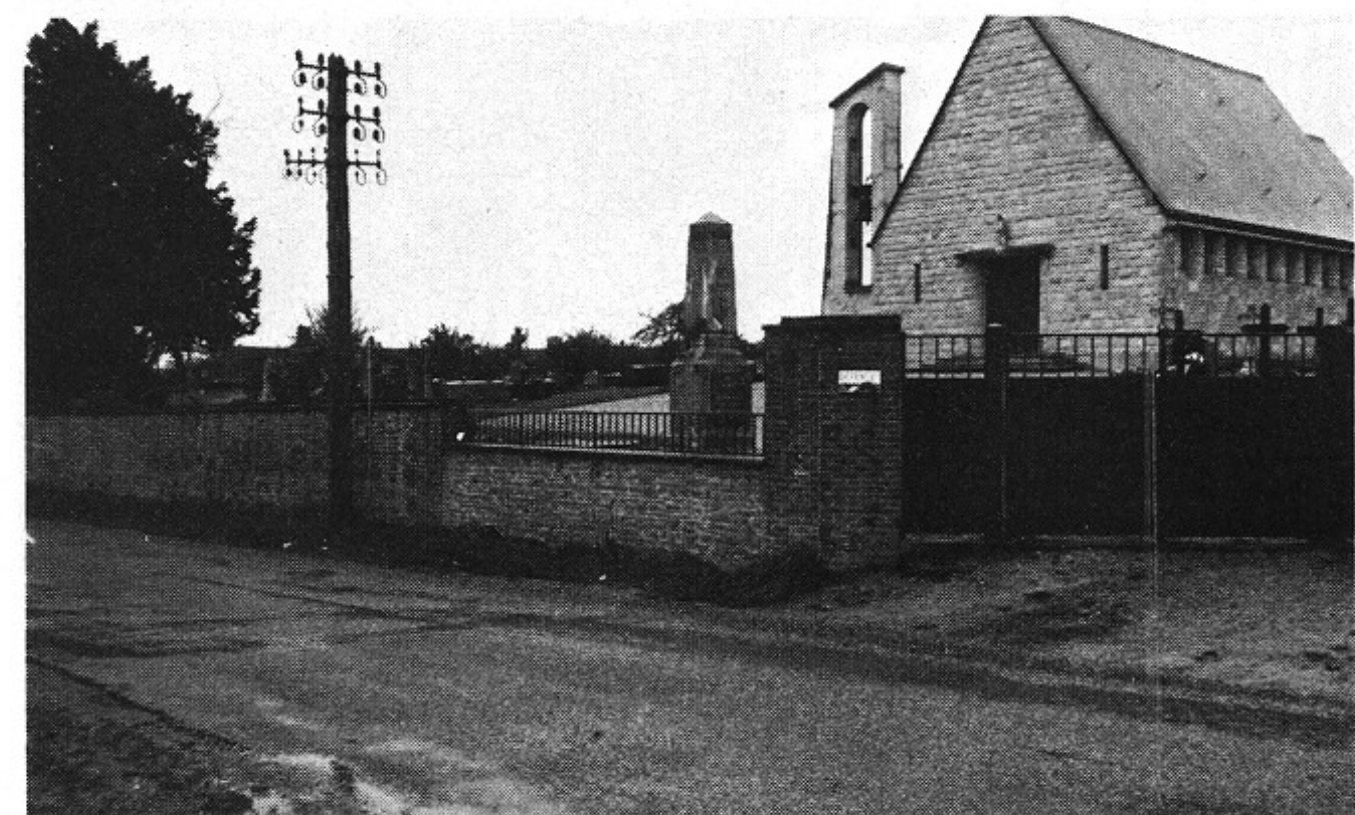


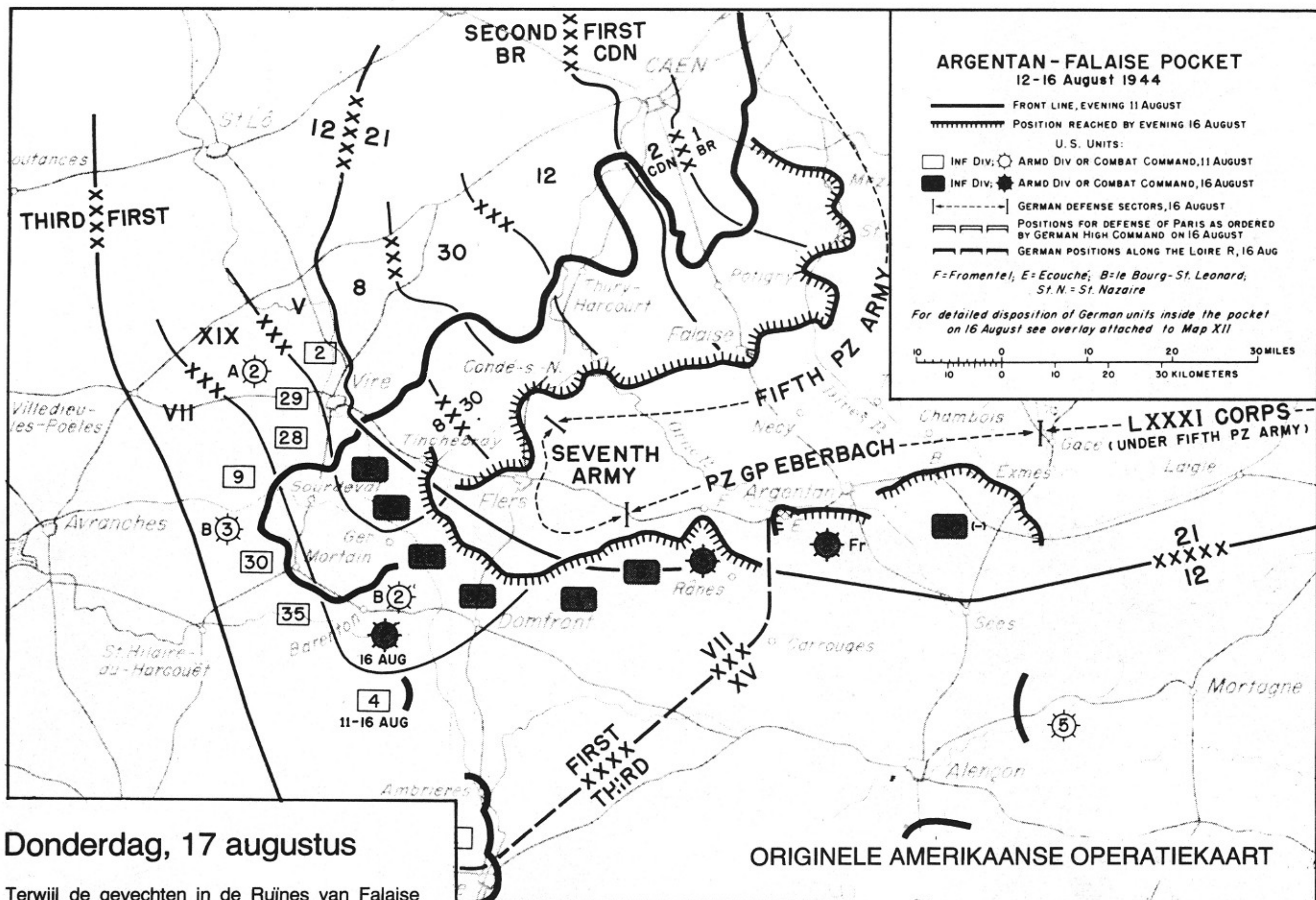


Linksboven: Tien kilometer ten oosten van Vassy ligt Conde aan de rivier de Noireau en aan de rand van de stad kruist de N811 de rivier over de brug Pont Erambourg. Hier nam sergeant Gee op 18 augustus een foto van het leggen van de Baileybrug (IWM). Links: Later op die dag kwam de brug gereed en werden Bren Carriers die over de brug reden, gefotografeerd door sergeant Midgley (IWM). Rechtsboven en boven: Onze vergelijkende foto's laten de herbouwde brug zien; niets verradert het turbulente verleden maar op een muur vlakbij zijn nog vaag de Duitse richtingspijlen zichtbaar (foto onder).



Links: Een Canadese foto van soldaten van de A-Compagnie van 'Le Regiment de Maisonneuve', trekken hier op 16 augustus door Bons-Tassilly. De foto is gespiegeld afgedrukt, zoals te zien is op onze vergelijkende foto hieronder, met dezelfde stenen obelisk op het kerkhof. De kerk werd in 1957 herbouwd.





Donderdag, 17 augustus

Terwijl de gevechten in de Ruïnes van Falaise doorgingen, bleven de Amerikaanse strijdkrachten in het zuiden achter de grenslijn van de legergroep wachten. Verder was het van belang dat generaal Patton eigenlijk niet zo veel belangstelling meer had en hij kreeg van generaal Bradley dan ook toestemming om twee divisies oostwaarts naar de Seine te dirigeren. Deze eenheden ondervonden weinig weerstand en bereikten vrijdags de rivier. Terwijl het 2e Britse Leger tijdens de opmars naar Flers 's woensdags nog verbitterd had moeten vechten, was de tegenstand op donderdag te verwaarlozen – het 7e Duitse Leger bevond zich op de terugtocht. Er werd gevechtscontact gemaakt met de Duitse achterhoede en 's middags konden de Britse eenheden merken dat de Duitsers terugtrokken – overal lagen mijnen en waren de bruggen opgeblazen. 's Nachts waren de Duitsers meer dan 13 kilometer teruggetrokken. Op de linkerflank vielen de Engelsen en het 1e Amerikaanse Leger Briouze aan, de volgende grote stad aan de N24 in de richting van Argentan. De 2e Franse Pantserdivisie had inmiddels opdracht gekregen om Trun te veroveren terwijl de Amerikaanse 90e Divisie op de rechterflank Chambois moest innemen. Door deze actie werd de omsingeling tot op 12 kilometer gesloten. In de namiddag slaagde de 4e Canadese Divisie, die ten oosten van Falaise oprukte, erin een bruggehoofd aan de andere zijde van de Dives te vestigen, ten noorden van de geplande aanvalslijn via de D63, de weg van Falaise naar Trun. Tegen de avond waren de Canadese Grenadier Guards nog slechts drie kilometer ten noorden van Trun. Op diezelfde afstand bevond de Poolse Tankdivisie zich in het oosten. Op het geallieerde hoofdkwartier en het Canadese hoofdkwartier vreesde men een botsing tussen deze twee eenheden en daarom zonden de Canadezen elk uur een verslag van de vorderingen en de exacte plaats van de Canadese aanvalsspitzen naar het 3e Amerikaanse Leger.

De opvolger van von Kluge, veldmaarschalk Walter Model, arriveerde donderdagavonds; von Kluge pleegde de volgende dag, het was vrijdag, zelfmoord toen hij op weg was naar Duitsland.



Boven: Sergeant Laing was weer ter plaatse toen deze vrij zeldzame Challengertanks op 17 augustus door Flers reden. Op de Challenger was een krachtige 17-ponder gemonteerd (gelijkwaardig aan het Duitse 88 mm geschut) in een enorme koepel op het verlengde onderstel van een Cromwelltank – er werden ongeveer 200 exemplaren van dit type gebouwd als ondersteuning voor de Britse tankformaties (IWM).





Falaise is gevallen



Uiterst boven: Canadese troepen trekken via de N158 vanuit het noorden Falaise binnen (IWM). Midden: Toen wij Falaise in november 1974 bezochten, was de weg opgebroken. Pagina 10: Sergeant E. O'Hanna en korporaal M. W. Musgrave van de Canadese M.P. staan hier naast de beschadigde fontein op de Place St. Gervais (Public Archives of Canada). Links: Later bekijken de soldaten Zalta, McQuarrie, De Armond en korporaal Thompen (tweede van links) een geweer dat zij in de ruïnes vonden. Boven: Na de gevechten werd de fontein ongeveer 50 meter verplaatst waardoor een exacte vergelijking onmogelijk werd.



Boven: Terwijl mevrouw Guillou, links, en haar dochter, mevrouw Capelle, hun boodschappen proberen te doen in de Rue Georges Clemenceau, begint op 17 augustus een bulldozer met de opruimingswerkzaamheden in de Rue du Pavillon (Public Archives of Canada). Inzet: Op de hoek bevindt zich nog steeds een slagerij. Onder: op 17 augustus

maken soldaten in de buurt van de school, ondersteund door een Sherman tank, jacht op Duitse sluipschutters op de hoek van de Rue des Ursulines en de Rue de la Bataille (Public Archives of Canada). Linksonder op de volgende pagina onze vergelijkende foto.





Links en boven: NBC-oorlogscorrespondent James Cassidy kijkt hier naar een Morris C8 'Quad' artillerievoertuig, met een 25-ponder erachter, dat via de Rue Georges Clemenceau in de richting van Argentan rijdt. De foto's van de fontein op de pagina's 10 en 11 werden hier aan de linkerzijde genomen.



Links en boven: Vlakbij, op de hoek van de Rue Paul Doumer en de Champ St. Michel, worstelen twee oude vrouwtjes op 17 augustus met hun bagage bij het badhuis tegenover de 'Kaserne Heidelberg'.



Links en boven: Op de Avenue Aristide in de buitenwijken van Falaise ligt een dode Duitser op straat (Public Archives of Canada). Alleen het stuk muur naast onze Landrover is nog over; alle gebouwen aan de linkerzijde van de weg zijn gesloopt.



Boven: Schoolkinderen steken hier de Rue St. Jean bij de school over, dertig jaar nadat jongens van de Hitlerjeugd hier tevergeefs stierven.

Vrijdag, 18 augustus

Geallieerde pogingen om de Duitse ontsnappingsroute tussen Trun en Chambois volledig af te sluiten, waren op donderdagmorgen mislukt door het slechte vliegweer, terwijl het 's middags door de posities van de eigen troepen te gevaarlijk was om de bombardementslijn voor de vliegtuigen dichterbij te leggen dan Vimoutiers, dat 25 kilometer oostwaarts lag. Het 2e SS Tankkorps deed alle mogelijke moeite om de ontsnappingsroute open te houden voor de vele terugtrekkende Duitse eenheden, die voortdurend werden aangevallen door Spitfires, Typhoons, Mustangs, Lightnings en Thunderbolts van de Geallieerden. De piloten signaleerden grote kolonnes op overvolle wegen en zij konden mededelen dat de grote uittocht zich halverwege de morgen ten westen van Trun bevond. Kapitein-vlieger Johnny Johnsen legde uit op welke manier de Duitse kolonnes werden aangevallen en vernietigd!

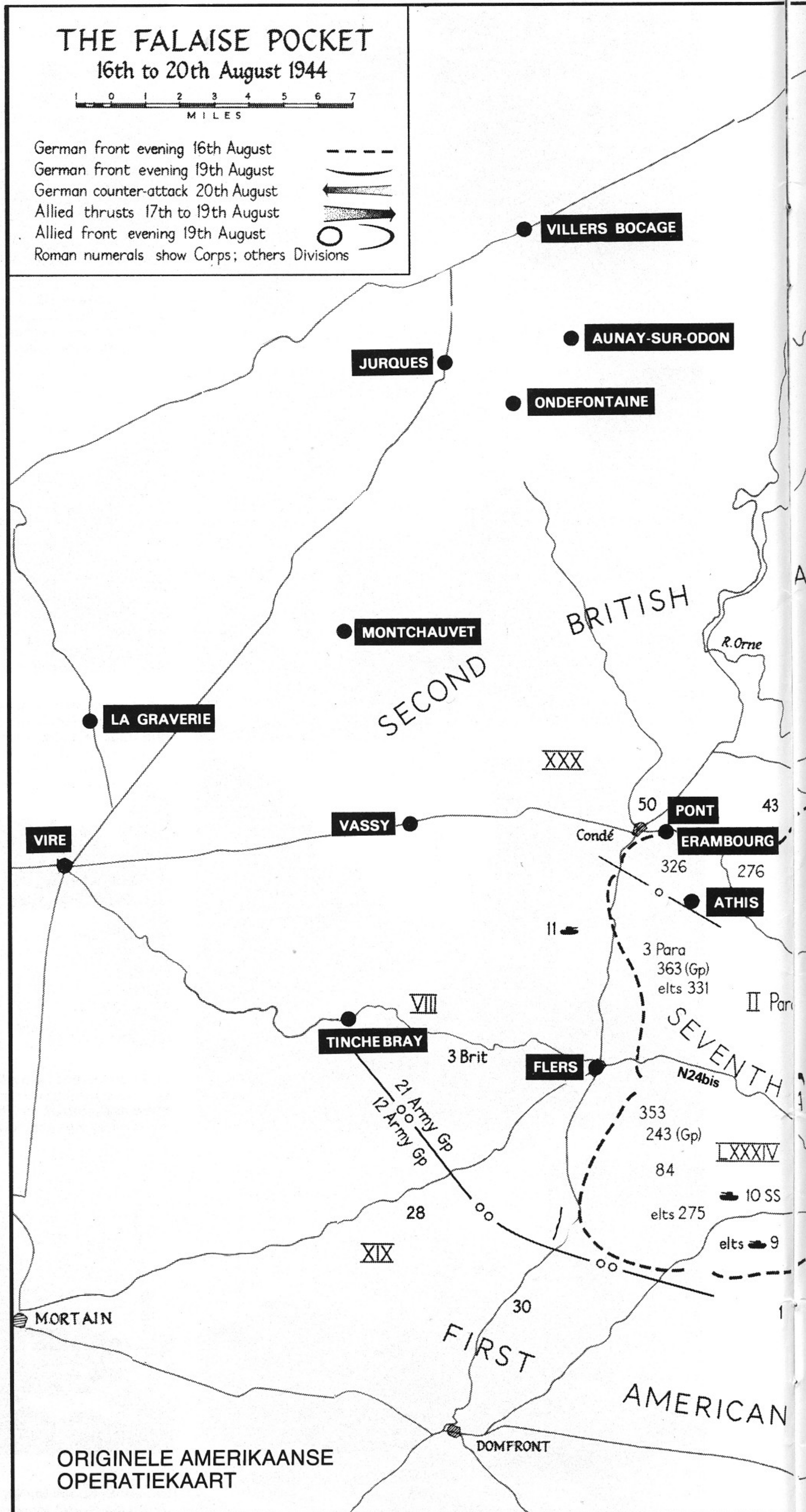
'Toen de Spitfires arriveerden boven de kleine driehoek in Normandië, die gevormd werd door Falaise, Trun en Chambois, waren de Typhoons al druk bezig. Een van hun favoriete technieken bij het aanvallen van lange konvooien bestond uit het afgrendelen van de voor- en achterkant door het afwerpen van een paar goed gerichte bommen. Hierdoor werd het vijandelijke konvooi volledig opgesloten op een zeer klein gebied. En omdat de wanhopige vijand soms met vier voertuigen tegelijk naast elkaar reed, was het tijdens de daaropvolgende beschietingen met de boordkanonnen en de raketten voor onze jongens een eenvoudig karwei. Sommige pantserwagens en tanks probeerden uit de kolonnes te breken en via de velden of de bossen een goed heenkomen te zoeken, maar de piloten van de Typhoons zochten hen weer op en zij ondergingen hetzelfde lot als hun kameraden op de verkeers- en landwegen.

Nadat de Typhoons zich hadden teruggetrokken, gingen de Spitfires in de aanval. Laagvliegend werden de boordmitrailleurs en boordkanonnen leeggepompt in de konvooien... de bevoorradingsgroepen op de landingsstrips werkten zich in de hete zon dik in het zweet die dag.'

Toen de dag voorbij was, waren er 1471 vluchten gemaakt met als doel de terugtrekkende Duitsers en de bemanningen van de vliegtuigen claimden dat zij 1100 voertuigen en 90 tanks hadden vernietigd, terwijl een piloot meldde dat '... hij niet de kans had gekregen om te zien wat de uitwerking van zijn aanval was geweest omdat hij zijn handen vol had om de vele eigen vliegtuigen in het gebied te ontwijken...'. Deze drukte had ook diverse verkeerde beschietingen tot gevolg; 's zaterdags werden er meer dan 40 beschietingen gemeld door eigen vliegtuigen, waarbij de Polen het zwaarst werden getroffen met 72 doden, 191 gewonden en het verlies van hun halve benzinevoorraad. Het was voor de vechtende vliegtuigen in de rook en de beschietingen vanaf de grond inderdaad vrijwel onmogelijk om de terugtrekkende Duitsers en de achtervolgende Geallieerden uit elkaar te houden; drie legers die op een zeer klein gebied op hetzelfde doel afgingen. Deze verwarring deed generaal Crerar in zijn rapport over dit soort incidenten opmerken dat '... dit machtige ondersteuningswapen de soldaten op de grond eerder afschrok dan ondersteunde tijdens hun acties.'

De commandant van het 7e Duitse Leger, Obergruppenführer Paul Hausser, kwam tot de conclusie dat hij zich die nacht een weg over de rivier de Dives zou moeten vechten, wilde hij nog kunnen ontsnappen, maar alle wegen naar de rivier waren verstopt geraakt met uitgebrande voertuigen en allerlei soorten uitrustingsstukken.

Deze kaart illustreert het sluiten van de omsingeling bij Falaise van 16 tot 20 augustus. Met toestemming van Crown Copyright en Her Majesty's Stationery Office. De steden en dorpen die wij tijdens onze tocht bezochten en fotografeerden, staan in de zwarte balkjes aangegeven.



ORIGINELE AMERIKAANSE
OPERATIEKAART



zaterdag, 19 augustus

Voor zover de uitgever weet, is dit de eerste keer dat alle foto's van luitenant Donald Grant (gemaakt met een $3\frac{1}{2} \times 4\frac{1}{2}$ Speed Graphic) van de gebeurtenissen rondom majoor Currie in één artikel zijn afgebeeld. Elke foto is voorzien van het officiële serienummer van de Public Archives of Canada.

Het was een heldere en onbewolkte morgen en de doodstrijd van de Duitsers ging weer door toen de geallieerde vliegtuigen onophoudelijk de enorme konvooien bestookten, die vaak met paard en wagens vluchtten in de richting van de corridor Trun-Chambois. Dat de Duitsers steeds meer gedesorganiseerd raakten, blijkt wel uit het dagrapport van het hoofdkwartier van het 5e Duitse Leger, een van de twee legers die door de corridor trachtten te ontsnappen; in dit rapport staat slechts één aantekening betreffende deze dag.

Om 23.00 uur vergaderde generaal Simonds met zijn divisiecommandanten en hij drong aan op een totale omsingeling; er mochten geen Duitsers ontsnappen. In de omgeving van Trun en Chambois werd nog steeds verbitterd gevochten; de Canadezen, Polen en Amerikanen probeerden de kurk op de fles te plaatsen, terwijl de Duitsers



Uiterst boven: 38876. Op 19 augustus verzamelt de B-compagnie in Trun Duitse soldaten. Korte tijd later zouden zij in St. Lambert in actie komen. Midden: Het huidige ziekenhuis van Trun. Links en boven: 38877. Een close-up van de Canadese hospitaalsoldaat die de Duitser linksonder op de bovenste foto verzorgt.

wanhopig trachtten de flessehals open te houden. 's Morgens vielen de B-compagnie van de Argyll en Sutherland Highlanders uit Canada en het C-eskadron van het South Alberta Regiment onder commando van majoor D. V. Currie, het dorpje St. Lambert-sur-Dives, halverwege Trun en Chambois op de D13, aan. Na zes uur van felle gevechten hadden zij een gedeelte van de weg door St. Lambert onder controle en hoewel zij 's middags versterkingen kregen, slaagden deze eenheden er door de verbitterde vijandelijke tegenstand niet in verder voortgang te boeken. De gevechten in St. Lambert leverden majoor Currie het Victoria Kruis op terwijl er toevallig een filmploeg van het leger aanwezig was die het geheel op de gevoelige plaat kon vastleggen. Dit is het verhaal.

'Vroeg in de morgen, voordat het licht werd, arriveerden wij op vrijdag 18 augustus 1944, bij ons doel, iets ten noorden van Trun, op de hellingen die over de Divesvallei uitkeken. Wanneer ik zeg 'wij', bedoel ik het C-eskadron van het 19e South Alberta Regiment. Onze normale sterkte was negentien tanks, maar op deze bijzondere dag hadden wij slechts vijftien tanks tot onze beschikking. Wij waren met 75 man, vijf per tank.

Nadat wij in het pikkedonker waren gestopt, trachtten wij onze plaats te bepalen om het regimentshoofdkwartier op de hoogte brengen. Na uitvoerig met mijn officieren gediscussieerd te hebben dachten wij dat wij de locatie hadden bepaald en meldden dat dan ook aan ons hoofdkwartier. Het is overbodig te zeggen dat toen het licht werd en wij zagen dat wij ons slechts op een afstand van 100 meter van ons doel bevonden, wij erg trots waren op onze navigatiecapaciteiten; wij hadden immers een afstand van bijna 25 kilometer afgelegd in een donkere, maanloze nacht en waren zeer dicht bij ons doel terechtgekomen.

Toen de zon opkwam en wij onze positie konden verkennen en onze verkenningstaak konden uitvoeren, kwamen wij tot de ontdekking dat wij een prachtig uitzicht hadden over de Divesvallei. In de verte konden wij grote stofwolken zien en toen wij onze veldkijkers gebruikten, zagen wij dat wij getuige waren van de vertwijfelde pogingen van de laatste Duitse troepen om aan de omsingeling te ontsnappen. De konvooien waren ongeveer 4 tot 6 kilometer lang en bestonden uit vrijwel alle soorten voertuigen, wapens, tanks en kanonnen en door paarden getrokken uitrustingsstukken die het Duitse leger leek te bezitten. De colonne leek zo lang

als ons oog kon reiken. Het was een indrukwekkend gezicht om een verslagen leger te zien. Nadat ik mijn verslag aan het regimentshoofdkwartier had uitgebracht, kregen wij opdracht onze posities te handhaven en ons gereed te houden om elke uitbraakpoging van wie dan ook in de kiem te smoren. Wij verspreidden ons zodanig dat wij ons in linie loodrecht op de eindeloos voortrijdende stroom voertuigen bevonden en bleven de hele dag toekijken.

Om ongeveer 15.00 uur werd ik via de radio opgeroepen om bij de kolonel op het hoofdkwartier te komen en terwijl ik mij op weg begaf, moest mijn plaatsvervanger onze eenheid naar een plaats even buiten Trun dirigeren die door eenheden van de 2e Canadese Divisie al van Duitsers was gezuiverd.

Toen ik op het hoofdkwartier arriveerde, kreeg ik van de kolonel te horen dat ons een stevig karweitje te wachten stond. Voor dit karwei kregen wij de beschikking over een compagnie van de Argyll en Sutherland Highlanders die met 55 man zwaar onder de normale sterkte was. Hij vertelde mij verder dat wij niet op artilleriesteun hoefden te rekenen, maar dat wij later tijdens onze actie wel wat steun konden krijgen.



Boven: 38878. Duitse soldaten worden via de heuvel naar Trun afgevoerd. Majoor Currie staat achter aan de colonne, met zijn hand op zijn heup. Onder: Een goede vergelijkende foto in St. Lambert. Het huis van de heer Bourdon vertoont nog de littekens van de reparaties aan de muur en het dak.

St. Lambert-sur-Dives

'De opdracht die wij van de kolonel hadden gekregen was het dorpje St. Lambert-sur-Dives te veroveren; een studie van de kaart maakte mij duidelijk dat wij ons daardoor recht voor de enorme strijdmacht die wij de hele dag hadden zien terugtrekken, zouden bevinden. De kolonel onderstreepte daarom het belang van onze taak in relatie tot de hele campagne en zei dat de Duitse terugtocht tot staan moest worden gebracht. Ik herinner mij nog goed hoe mijn eerste reactie was: 'Zeg, Dave, tot nu toe is de oorlog mij aardig meegevallen, maar dat lijkt nu afgelopen!'

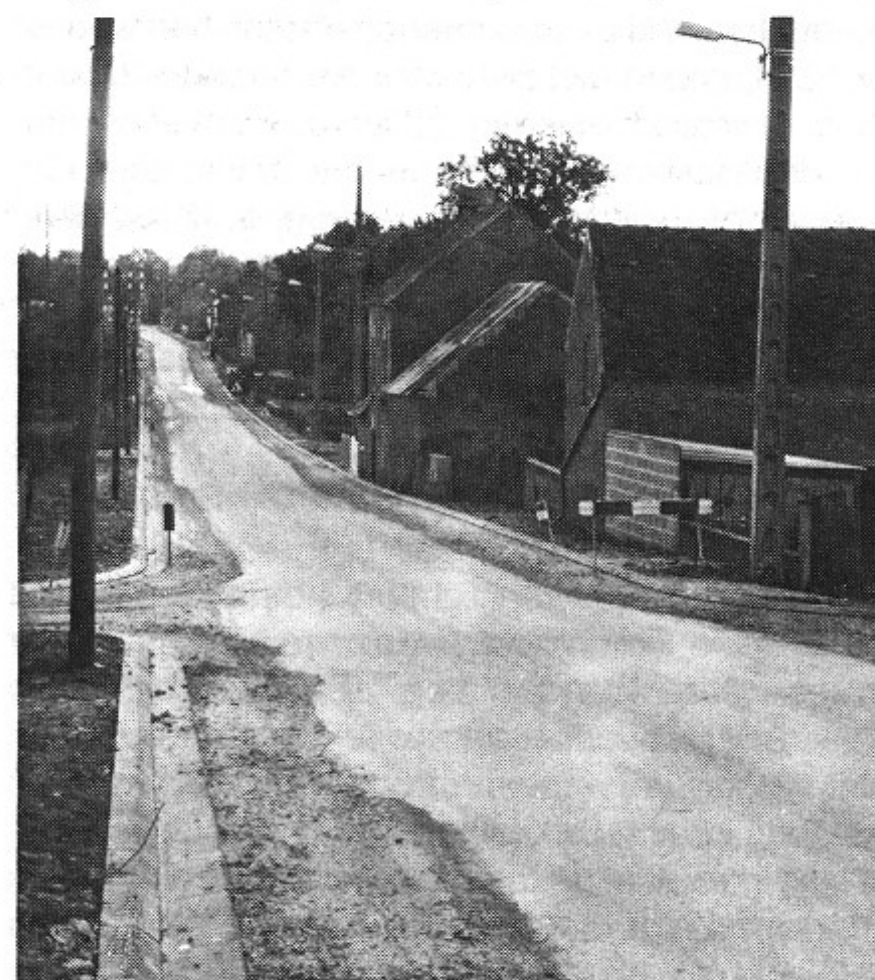
Ik ging weer terug naar mijn eskadron, legde de situatie uit en verzorgde de bevelsuitgifte aan mijn officieren, waarna wij Trun binnenreden waar onze uitgangsstelling zou zijn.

De gevechten om Trun waren blijkbaar hevig geweest want ongeveer een derde van de huizen

stond in brand. Wij moesten ongeveer een uur wachten tot ons uur U dat op 18.00 uur was gesteld. Mijn mannen zetten thee en troffen de laatste voorbereidingen voor het komende gevecht.

Even voor 6 uur stelden wij ons in slagorde op aan de zuidwestelijke zijde van Trun. Onze opstelling was als volgt: Het eerste peloton (vier tanks) vormde de spits, gevolgd door de commandogroep (drie tanks en een eerste hulptank), waarna het 2e en het 3e peloton (elk vier tanks) volgden met achter op de tanks de ondersteunende infanterie. We hadden besloten dat de tanks de aanval zouden leiden en dat de infanterie zou komen wanneer wij erin zouden slagen in het dorp door te dringen om onze terreinwinst te consolideren.

Ongeveer een minuut voordat wij vertrokken, hield een sergeant van de 2e Canadese Divisie die had meegedaan tijdens de gevechten om Trun, mij



naast de tank zijn drinkmok voor. Hij vroeg of ik wat wilde drinken. Ik zei: 'Graag, wat heb je?' Hij zei dat hij het niet wist maar gaf me de mok. Ik nam een flinke slok en stikte bijna. Zijn reactie op mijn kapriolen: 'Heet hè?', was wel de 'understatement' van het jaar. Later kwam ik tot de ontdekking dat dat mijn eerste kennismaking was geweest met de vurige Normandische specialiteit die bekend staat onder de naam Calvados.

Om precies 18.00 uur vertrokken wij en de spits-tank kwam meteen onder vuur te liggen vanaf de uiterste linkerflank. De pelotonscommandant liet zijn tanks terugtrekken naar de dekking van een aantal gebouwen. Ik bekeek op mijn kaart de plaats waar het vuur vandaan kwam en concludeerde dat het alleen maar van de Poolse tankdivisie op onze linkerflank kon zijn gekomen. Ik ging naar hen toe en ontdekte dat een van hun tankcommandanten een beetje zenuwachtig was geworden toen hij onze tanks zag en eerst geschoten en pas daarna gekeken had. Zij maakten hun verontschuldiging en verzekerden mij dat het niet weer zou gebeuren. Met een vertraging van ongeveer twintig minuten begonnen wij weer opnieuw en reden ongehinderd door tot St. Lambert.

Ik had net een melding gekregen van mijn spits-tank dat hij St. Lambert was binnengereden, toen gemeld werd dat de voorste tank door een 88 mm-kanon was getroffen. Op datzelfde moment werd de commandogroep aangevallen door twee spitfires van de R.A.F. Ze joegen een keer over ons heen en nadat zij waren verdwenen, zag ik dat de achterkant van mijn tank in brand stond. Ik sprong met een brandblusser uit de tank om de brand te blussen toen de twee vliegtuigen weer terugkeerden. Ik dook in een sloot naast de weg. Bij hun tweede aanval verwondden zij vier mannen en stelden zij het ambulancevoertuig buiten gevecht. Ik vroeg het regimentshoofdkwartier te zorgen voor twee ambulancejeeps, de vier gewonde mannen op te pikken en daarna naar de rand van St. Lambert te rijden om de gewonden uit de voorste tank te halen. Ik ging nu te voet verder naar St. Lambert, naar de tank die was geraakt. De tankbemanning lag in een greppel naast de weg. Een man was zwaargewond terwijl twee anderen slechts lichtgewond waren. Even later arriveerden de ambulancejeeps die hen snel naar het hospitaal konden brengen.

Ik vroeg mijn pelotonscommandant met zijn drie resterende tanks aan de rand van St. Lambert te blijven staan.

Het was inmiddels al aardig donker geworden. Te voet liep ik tot half in het dorp om te kijken of er een mogelijkheid bestond bij de viersprong te komen vanwaar het 88 mm-vuur was gekomen. Ik probeerde zo dicht mogelijk te naderen en zag dat de rivier de Dives, die door het dorp liep, een flankaanval op het 88 mm-kanon onmogelijk maakte. Ik kon in een paar huizen Duitse stemmen horen, maar gelukkig ontmoette ik tijdens mijn verkenningstocht niemand.

Ik keerde terug naar de drie tanks van het 1e peloton en gaf opdracht ongeveer 200 meter terug te trekken. Wij namen daar posities in van waaruit wij St. Lambert met onze kanonnen konden bestrijken. Ik vroeg toestemming aan de kolonel om met de drie tanks en de ondersteunende infanterie een aanval op het dorp uit te voeren. Ik kreeg geen toestemming en moest tot het aanbreken van de dag wachten; daarna moesten wij de aanval hervatten. Wij hadden een onrustige nacht daar even buiten St. Lambert.

ZATERDAG

Bij het ochtendgloren zetten wij de aanval op het dorp opnieuw in. Wij verloren onze spits-tank, maar zagen deze keer waar de vijandelijke opstelling was. Wij stonden tegenover een Tigertank en een Mk IV tank. Wij veroverden ongeveer een kwart van de weg naar de hoofdstraat.

Even later slaagde mijn commandotank erin de Mk IV tank buiten gevecht te stellen. Mijn jongens hielden niet op met schieten voordat zij er zeker



Boven: 38879. Dit is waarschijnlijk de meest bekende foto van deze serie. Duitse troepen onder leiding van Hauptmann Rauch geven zich hier aan majoor Currie (links op de foto met de Colt revolver) en sergeant majoor George Mitchell over. Bij navraag in Canada bleek dat de journaalfilm, die door de cameraman links op de foto werd gemaakt, in 1967 bij een brand in de archieven van de National Film Board verloren was gegaan.

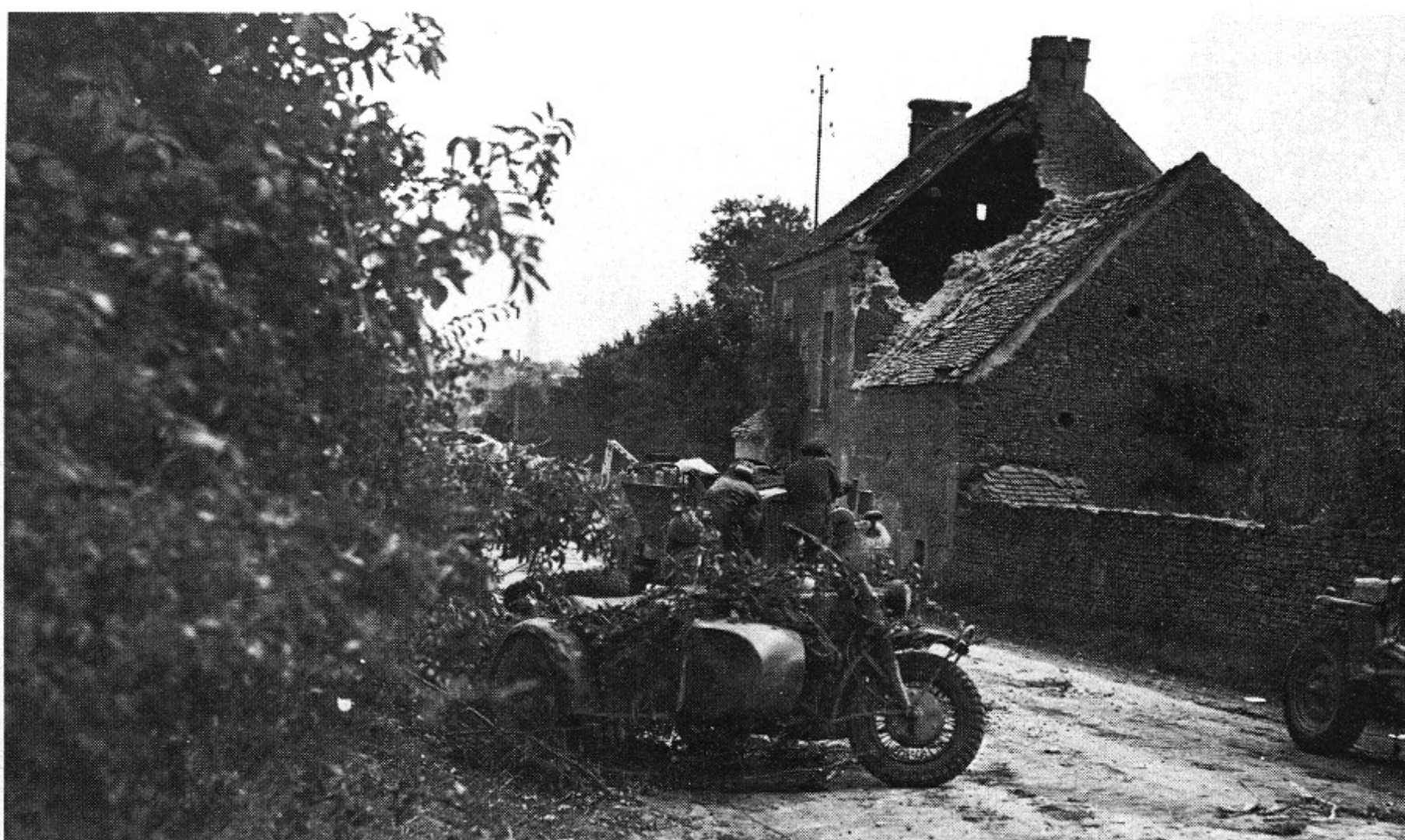


Boven: Een fascinerende 'Toen & Nu'-vergelijking, niet alleen dezelfde plaats, maar ook dezelfde mannen. Generaal Simonds, commandant van het 2e Canadese Korps, hier dertig jaar later gefotografeerd met majoor Currie (John Evans). Onder: 38880. De censor heeft de badge op de mouw van majoor Currie onherkenbaar gemaakt. Luitenant Grant vertelt dat 'voordat wij de krijgsgevangenen en de voertuigen hadden kunnen afvoeren, de rest van het konvooi in zicht kwam. Men zag ons en probeerde zich terug te trekken.'



van waren dat de tank in brand stond. De Tigertank werd uitgeschakeld door de infanteristen, die door de huizen langs de weg naar voren waren gekropen. Zij schoten twee tanksoldaten dood en gooiden een granaat in de koepel waardoor de rest werd uitgeschakeld. Hierdoor hadden wij ongeveer twee derde van het dorp in ons bezit.

Tot dat moment had ik twee officieren verloren; een tijdens de aanval van onze vliegtuigen de avond tevoren en een die uit zijn tank leunde om een paar Duitsers, die met een witte vlag naderden, aanwijzingen te geven. Een van de Duitsers schoot hem in de borst en hoewel hij zwaargewond was, overleefde hij het gelukkig wel. De rest van de zaterdag vochten wij verbitterd door en laat in de middag reden de tanks elkaar op een gegeven moment gewoon achterna waarbij zij elkaar met hun mitrailleurs beschoten om de Duitsers die de tanks beklommen eraf te schieten. Nu kreeg ik ook wat artilleriesteun. Zij legden een spervuur op onze eigen opstellingen. Ik had iedereen gewaarschuwd om in dekking te gaan. Ik verwachtte dat de artilleriesteun zou bestaan uit 18-ponders. Ik kreeg



Uiterst boven: 38881. De gevechten gaan door en de B-compagnie maakt zich klaar om door te stoten. Links: 38882. Halverwege de hoofdstraat probeert een M4 Sherman een in brand geschoten Sherman te passeren. Boven: Onze vergelijkende foto uit 1974. Het huis aan het einde van de hoofdstraat is meteen het einde van St. Lambert.

echter vuursteun van 4.5 inch kanonnen. Het vuur van 18-ponders heeft nagenoeg geen uitwerking op tanks maar 4.5 inch kanonnen kunnen een tank gemakkelijk buiten gevecht stellen. Wij hadden geluk en leden geen verliezen door onze eigen kanonnen; de Duitsers daarentegen waren volkomen verrast en in paniek waardoor wij wat makkelijker adem konden halen aangezien de munitievoorraden van de tanks aardig begonnen te slinken.

Laat in de middag kregen wij nieuwe munitie van onze eigen bevoorradingscolonne. De munitie werd in pantservoertuigen aangevoerd. De verschillende tanks kwamen een voor een naar mijn hoofdkwartier waar ze van brandstof en munitie werden voorzien.

Tegen de avond werd de druk van de Duitsers weer groter en omdat wij tamelijk verspreid waren, was ik bang dat wij stuk voor stuk zouden worden opgeruimd. Ik besloot daarom onze stellingen wat in te krimpen waardoor wij een gedeelte van het dorp weer moesten loslaten. Alle wapens kregen een vaste vuursector en aparte vuurlijnen toegewezen om alle toegangswegen te dekken terwijl iedereen opdracht kreeg die nacht goed op te letten en in dekking te blijven. 's Nachts werd er voortdurend geschoten en kreeg niemand kans een oog dicht te doen. 's Morgens ontdekten wij dat wij door onze tactiek aardig wat Duitsers hadden neergeschoten.

ZONDAG

Bij het aanbreken van de dag werden de aanvallen heviger maar tijdens deze tweede volledige dag begonnen wij wat krijgsgevangenen te maken; wij kregen het idee dat een aantal Duitsers wel wilde opgeven maar dat het grootste deel door wilde vechten. Wij lagen nog steeds onder granaatvuur

dat sinds onze aankomst in St. Lambert niet veel minder was geworden.

Deze dag was erg zwaar voor de officieren. Vroeg op de dag raakten al twee tankcommandanten aan hun hoofd gewond door geweervuur. Hoewel hun verwondingen niet van ernstige aard waren, dank zij hun stalen helmen, moesten zij toch naar het hospitaal worden overgebracht. Even later werd een van mijn tankcommandanten buiten zijn tank door granaatvuur verwond. Hij overleed later. Tegen de middag ontving ik een bericht van een van mijn soldaten dat de kolonel mij wilde spreken. Ik was juist met een kapitein en een luitenant van de infanterie aan het overleggen. Ik was net in mijn tank geklommen om de radio te pakken toen een 88 mm-granaat buiten de tank ontplofte. Toen ik mijn gesprek met de kolonel had beëindigd en weer naar buiten klom, zag ik dat de twee infanterie-officieren door de granaat waren gedood. Dit betekende dat ik op dat moment al mijn officieren was kwijtgeraakt – vijf gewond en twee gesneuveld.

's Middags verliepen de gevechten erg krampachtig en tijdens de vuurpauzes kwamen er steeds meer krijgsgevangenen binnen. Onder hen bevonden zich een Duitse arts en twee Duitsers die lange tijd in Amerika hadden doorgebracht. Aangezien een steeds groter aantal krijgsgevangenen tamelijk ernstig gewond bleek, richtten wij een eerste hulppost in bij het eskadronshoofdkwartier. Wij gebruikten de twee Duitsers die vloeiend Engels spraken als tolken om de krijgsgevangenen instructies te geven. Bij hun aankomst stelden wij hen in een rij op en pakten hen alle wapens af tot hun messen toe; wij pakten ook alle dekens en eerste hulpmaterialen die zij bij zich hadden. Dit gaven wij dan weer aan de Duitse arts die de eerste hulppost leidde. Toen wij ongeveer 30 tot 50 gevangenen hadden, wezen wij een officier of

onderofficier aan die de leiding van een dergelijke groep kreeg. Wij gaven hun opdracht, naar de weg af te marcheren, waar zij zouden worden opgevangen en naar een krijgsgevangenkamp zouden worden gebracht. Ik kon mij geen escorte voor deze groepen permitteren en daarom had ik een van onze tanks stelling laten nemen op een heuvel vlak buiten St. Lambert, zodat zij vanaf St. Lambert tot aan onze mensen in de achterhoede onder schot konden worden gehouden. De plaats en het doel van deze 'waakhond'-tank werden hun uitgelegd en van de meer dan 2500 krijgsgevangenen die via deze weg in de volgende 48 uur naar het achterland afmarcheerden, probeerde er slechts één te ontsnappen. Hij probeerde door de velden te ontkomen, maar hij kwam niet erg ver.

In de vooravond merkten wij dat de Duitsers voorbereidingen troffen voor een geconcentreerde aanval op onze stellingen. Wij zagen een stuk 88 mm-geschut en een Mk IV tank die op ongeveer 400 meter van ons hoofdkwartier stellingen probeerden te betrekken. Wij openden onmiddellijk het vuur waarbij acht van onze tanks pantserdoorborende en explosieve granaten gebruikten. Een van de eerste schoten trof het 88 mm-kanon, waarbij waarschijnlijk de aanhangwagen met munitie werd geraakt, want er volgde een enorme explosie. Een stuk witheet metaal van ongeveer 10 centimeter kwam in ieder geval midden in onze stelling terecht. Achter een paar grote gebouwen trokken de Duitse soldaten samen, waarschijnlijk om van daaruit onze stellingen aan te vallen. Wij begonnen met pantserdoorborende granaten dwars door deze gebouwen te schieten. Wij vuurden ongeveer 100 salvo's af waarna wij stopten met schieten. Wij konden het geschreeuw achter de gebouwen horen, maar het kwam niet tot een aanval. Blijkbaar hadden wij de Duitsers de lust tot



Boven: 38883. Luitenant Grant maakte een foto van de weg die hij had genomen; in de verte worden Duitse krijgsgevangenen heuvelopwaarts afgevoerd. Rechts: Onze vergelijking. Onder: 38884. Close-up van de in brand staande Sherman-tank van het South Alberta Regiment.

een aanval op dat moment ontnomen.

De derde nacht was wat rustiger. Om ongeveer een uur 's nachts bracht ik een bezoek aan het regimentshoofdkwartier en verzekerde de kolonel dat wij alles onder controle hadden. Nadat ik was teruggekeerd, stond ik naast het eskadronshoofdkwartier toen wij om ongeveer drie uur 's nachts een tank hoorden naderen over de weg.

De tank kwam uit de richting van onze eigen linies. Hij reed zo dicht langs mij heen dat ik hem had kunnen aanraken. Wij wisten niet zeker of het een van onze eigen tanks of een Duitse tank was. Toen de tank door de straat reed, passeerde hij een brandend huis. Toen zag ik pas dat het een Duitse Mk IV tank was. Wij pompten een granaat in het motorcompartiment waardoor de tank in brand vloog. Even later rommelde er een tank vlak achter onze eigen stellingen rond. Het was zo donker dat wij hem niet konden zien. De tank reed praktisch over een van de schuttersputten van onze infanterie. Hij stopte en de motor werd uitgezet. Uiteindelijk hoorden wij iemand zeggen: 'Donders, ik zou niet weten waar wij zitten.' Het was een tank van een van de andere eskadrons van mijn eenheid. Ze waren verdwaald en hadden bijna de hele nacht rondgereden. Ze waren erg blij dat zij ons zagen en bleven de rest van de nacht bij ons, waarna ze 's morgens naar hun eigen eenheid terugkeerden.

MAANDAG

'Het was evenals de voorgaande dagen weer een warme en mooie morgen. Wij voelden dat er die dag iets zou gaan gebeuren; wij voelden dat het einde in zicht was. Wij werden nog wel beschoten maar zeer onregelmatig en sporadisch. De krijgsgevangenen begonnen weer in een eindeloze stroom binnen te komen. Halverwege de morgen arriveerde een konvooi ambulancevoertuigen; zij vroegen om doorgang vanwege de gewonden. Ik nam een kijkje in de voertuigen en zag hoe de gewonden als haringen in een ton in de voertuigen waren samengeperst. Ik vertelde de begeleidende arts dat wanneer hij echt levens wilde redden, hij beter naar onze linies kon rijden, naar ons veldhospitaal. Bovendien had hij niet genoeg benzine om met de voertuigen ergens anders heen te gaan. Uiteindelijk capituleerde hij en reed met zijn kon-





vooi naar ons veldhospitaal.

De hele dag waren wij bezig met de opvang en de afvoer van krijgsgevangenen. De vijand had blijkbaar geen zin meer om te vechten. Toen het nacht werd, kon ik eindelijk een beetje gaan slapen. Het was mijn eerste rust sinds drie dagen.

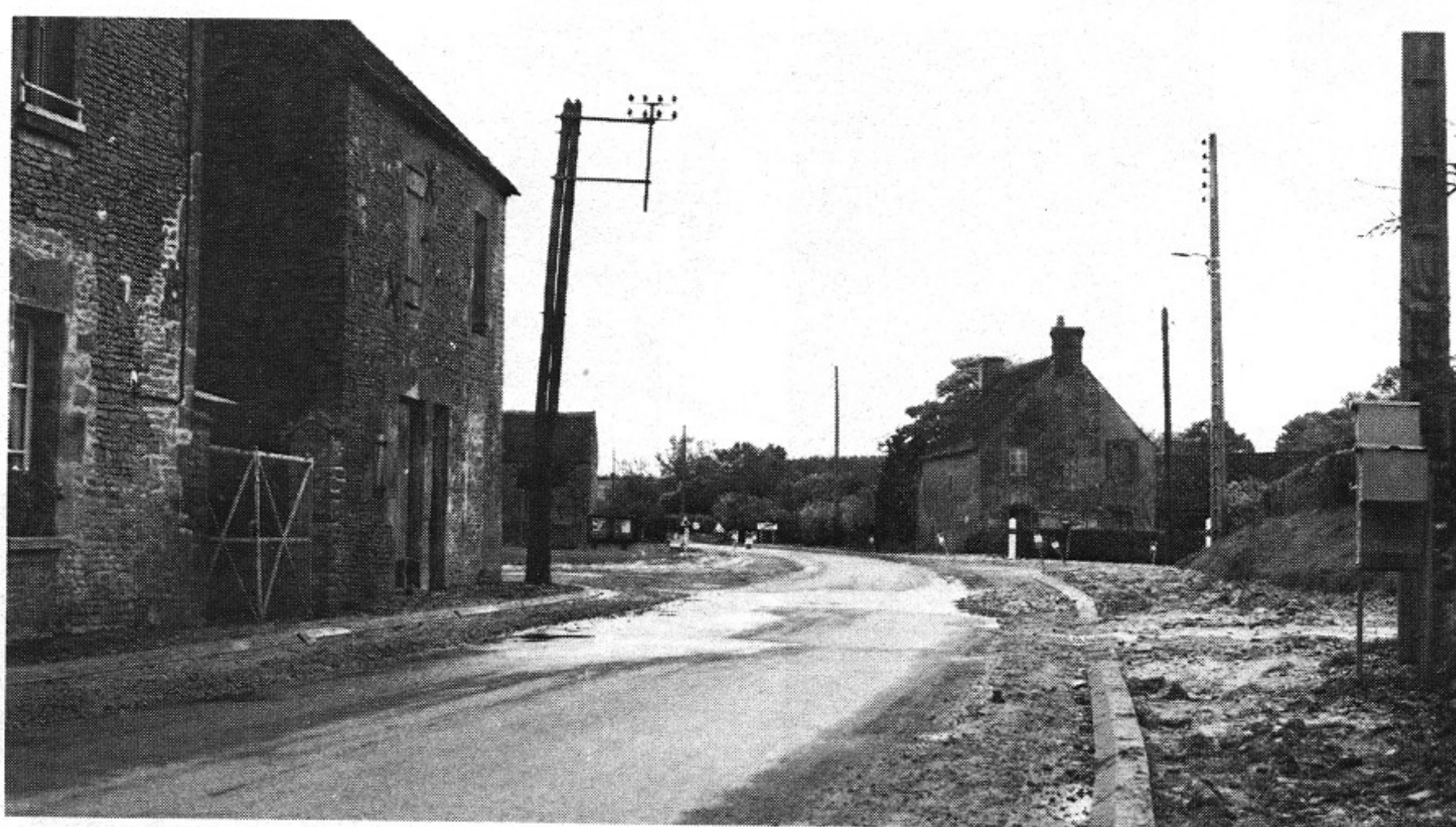
Ik sliep bijna acht uur aan één stuk en werd pas weer wakker toen de zon hoog aan de hemel stond. De vogels floten en er werd niet meer geschoten; het was een zeer vredig toneel.

DINSDAG

Even na het ontbijt kregen wij opdracht onze biezen te pakken. Binnen een uur rukten wij op in de richting van de Seine, op de hielen van de vluchtende Duitsers.

Dat was het verhaal van St. Lambert. Wij waren 's morgens vroeg gekomen en vertrokken drie dagen later omstreeks dezelfde tijd. De Duitsers hadden ons het vuur na aan de schenen gelegd, maar voor velen van hen waren dit de laatste acties geweest. Mijn mannen hadden enorme risico's moeten nemen en ik ben er zeker van dat zij allemaal af en toe doodsbenaamd zijn geweest, ik was het tenminste wel, maar desondanks deden zij alles wat ik van hen verlangde, zelfs wanneer de situatie hopeloos leek en zij ook wisten dat onze taak een hopeloze zaak was. Toen wij in St. Lambert arriveerden, was het een liefelijk, klein Frans dorpje; toen wij weggingen, een geweldige puinhoop. De bergen uitrustingsstukken, dode paarden, gewonde en gesneuvelde Duitsers hadden van het dorpje een macabere hel gemaakt. Het lijkt een ongeloofwaardige zaak dat een dergelijke vernietiging in zo'n korte tijd kon plaatsvinden!

Terwijl majoor Currie druk bezig was in St. Lam-

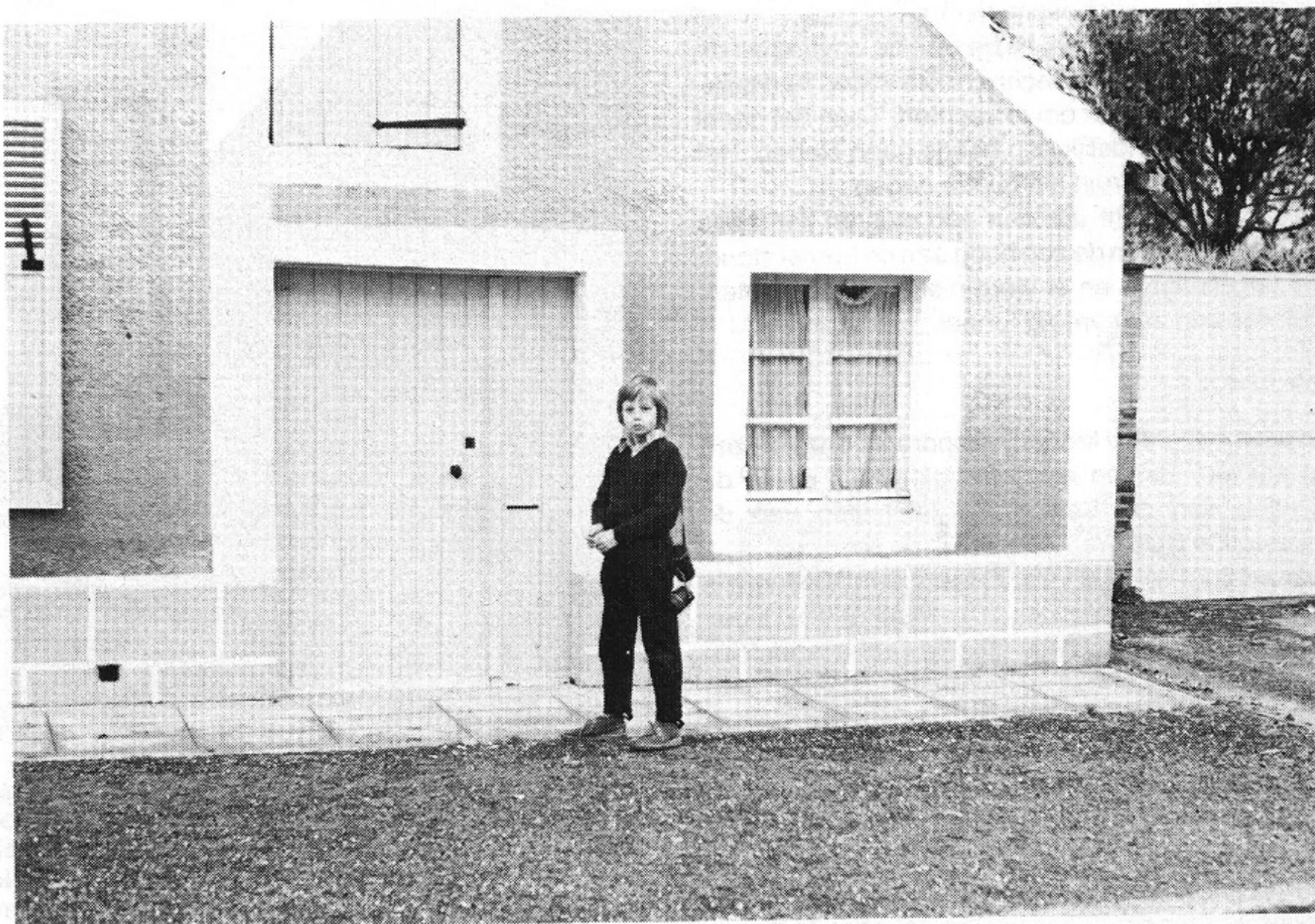


Uiterst boven: 38885. Canadezen hebben de rand van het dorp bereikt en passeren daarbij een volledig vernielde Tiger 1 tank waarvan de koepel met het kanon in de heg geblazen is. Boven: Onze vergelijkende foto; op de achtergrond het bord 'einde bebouwde kom' – St. Lambert is van begin tot eind slechts 500 meter lang. Linksonder: Tot ieders verbazing groef Alain Roudeix tijdens ons bezoek in februari 1975 een stuk van de Tigertank uit de berm op. Onder: 38886. De laatste foto uit de serie – de stad is gezuiverd; tussen de Canadezen en de Polen en de Amerikanen in Chambois ligt nu alleen nog maar de Corridor van de Dood, slechts anderhalve kilometer breed.



bert, vond op zaterdagavond, drie kilometer terug op de D13 in Chambois, een belangrijke gebeurtenis plaats: de Polen en de Amerikanen hadden contact gemaakt en de omsingeling was compleet. Uiteraard claimden beide partijen de verovering van Chambois, met de Canadezen, die een paar minuten later kwamen, als goede derden. De G-compagnie van het 359e Infanterieregiment van de 90e Amerikaanse Divisie was de stad vanuit het zuidwesten binnengetrokken en had de Poolse eenheden bij het grote wegenknooppunt kunnen begroeten. Het juiste tijdstip varieert nogal; de Polen noemen 19.20 uur, de Canadezen 19.40 uur en de Amerikanen 20.13 uur. De klassieke begroetingsfoto van de symbolische handdruk tussen korporaal Grabowski van het 10e Poolse Regiment Dragonders en soldaat John Wellington van het 359e Amerikaanse Infanterieregiment werd in de buurt van de Rue de Vimoutiers genomen. Zestien kilometer verder naar het zuidwesten had de 80e Amerikaanse Divisie Argentan ingenomen.

Onder: Een Poolse foto van de slottoren in Chambois die op zaterdag 19 augustus in geallieerde handen viel (Sikorski Instituut). Tegenwoordig worden er nog steeds restauratiewerkzaamheden uitgevoerd (linksonder).



Uiterst boven: De alleszeggende foto van Pte. John Wellington en korporaal Grabowski. Hoewel de Polen en de Amerikanen in Chambois contact hadden gemaakt, bleef de Corridor van de Dood tussen hen en majoor Currie in St. Lambert open (Sikorski Instituut). **Boven:** De zoon van de uitgever voor het huis van Albert Dudouit, waar in 1944 de ontmoetingsfoto werd gemaakt. Korporaal Grabowski woont in Yorkshire en hij correspondeert nog steeds met John Wellington in de Verenigde Staten. **Onder:** De gedenksteen voor de acties op het dorpsplein in de buurt van de slottoren.





Argentan veroverd

Boven: Misschien een van de meest treffende foto's uit de Tweede Wereldoorlog, op 20 augustus 1944 gemaakt door legerfotograaf Jakarewicz. Een Pzkwf 5 Panzer is tot zwijgen gebracht; soldaten van de 80e Amerikaanse Infanteriedivisie (die de stad veroverden) rusten voor een Duits wervingsbureau – er viel weinig meer te werven! (US Army). Onder: Men kan zich nauwelijks voorstellen hoe de straat er dertig jaar geleden aan toe was.



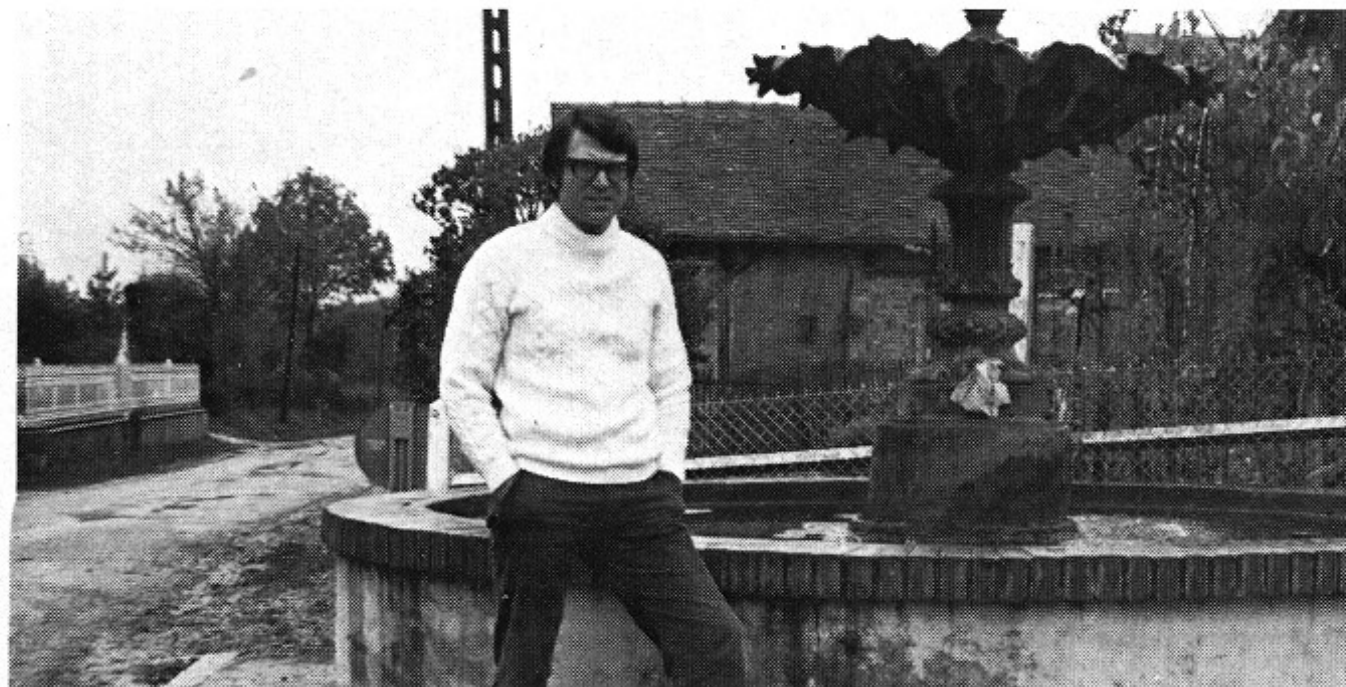


Uiterst boven: 20 augustus – de zuidelijke invalsweg van Argentan. Amerikaanse infanteristen passeren het met kogels doorzeefde plaatsnaambord. Boven: Onze vergelijkende foto. Onder: La Place des '3 Croix', op 21 augustus door sergeant Laing gefotografeerd. Britse Cromwelltanks rollen de stad binnen vanuit Flers. Rechts onder: Het monument is nooit hersteld.



Midden: Op 22 augustus nam sergeant Gee deze foto van de hoek van de Rue Saint Martin met Duitse, Franse en Engelse richtingsborden. (IWM). Boven: Jammer dat dit reclamebord de Duitse tekening op de muur bedekt die aangaf hoe de ontsnappingsroute van de Duitsers in de omsingeling liep.





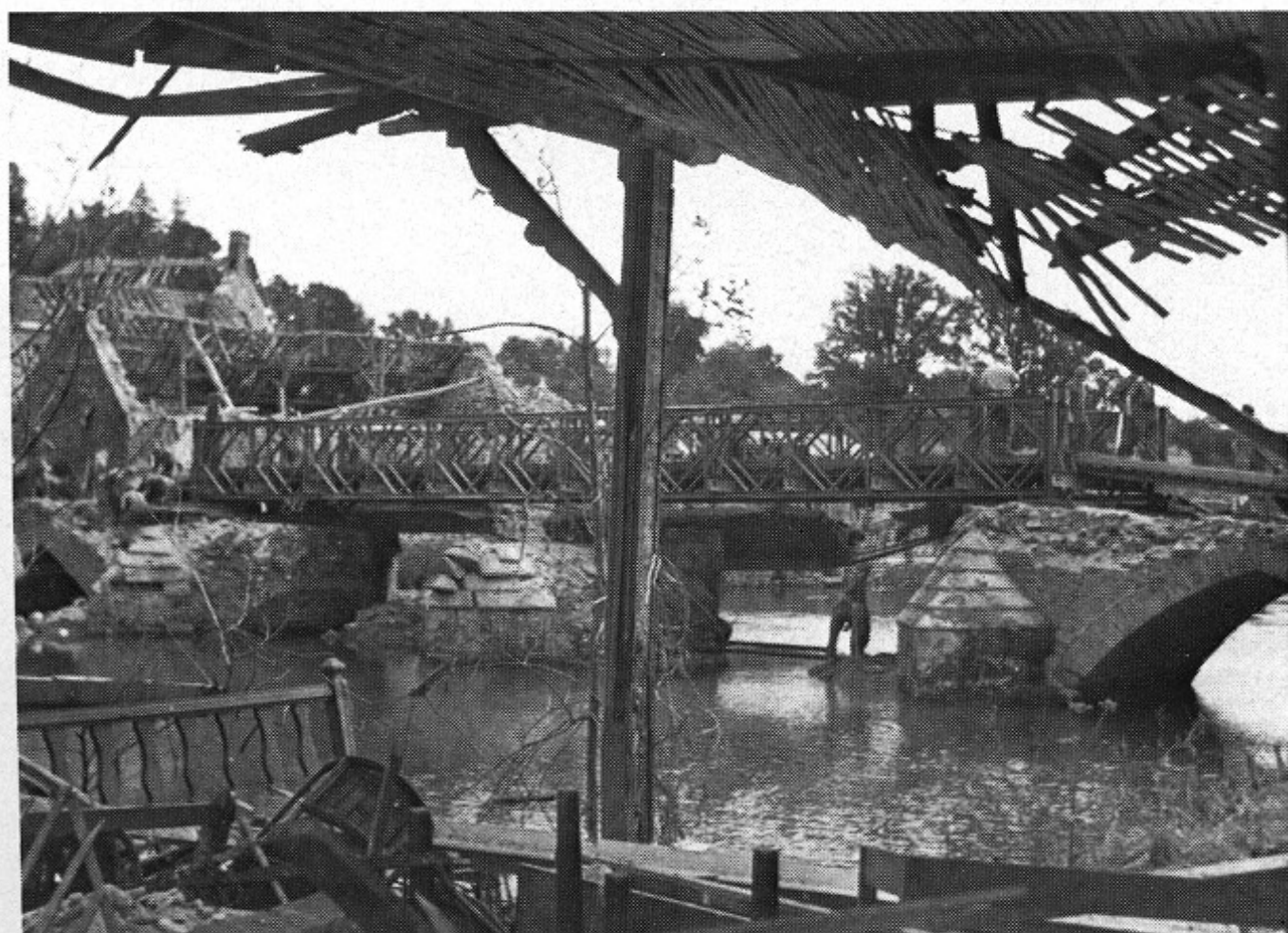
Links en boven: Tussen St. Pierre-sur-Dives en Livarot (op de route van Rommel, zie pag. 43) ligt het dorpje Boissey. Hier pauzeerden korporaal Sweetman en Driver Walker op 20 augustus 1944 om zich even te wassen. Dertig jaar later, op 2 november 1974, stopte uitgever Ramsey hier ook even.



Links en boven: Op 19 augustus voelde deze Fransman zich blijkbaar al veilig genoeg om het einde van Hitler aan te kondigen op het dorpsplein van Athis, ten noorden van Flers. Er lijkt nu nauwelijks iets veranderd.



Links en boven: 'Klop, klop . . . komt u binnen' (IWM). Tegenwoordig is er geen winkel meer in het pand gevestigd hoewel de familie Grimbert nog steeds in dit huis in Putanges woont.



Links en boven: Verderop nam sergeant Palmer deze foto van de brug van Putanges, waar de Geallieerden een dubbele Baileybrug aanlegden ter vervanging van de door de Duitsers opgeblazen brug (IWM). Op onze vergelijkende foto de tegenwoordige brug, die in 1954 werd gebouwd.





Zondag, 20 augustus

Hoewel er contact was gemaakt tussen de noordelijke en de zuidelijke strijdmachten, wordt zondag 20 augustus beschouwd als de dag waarop het hevigst werd gevochten.

Het 7e Duitse Leger, of datgene wat er van over was, was nagenoeg omsingeld en probeerde uit te breken om zich bij het 2e SS Tankkorps te voegen dat zich aan de andere zijde van Mont-Ormel bij Camembert een weg naar het westen vocht. Mont-Ormel, een 250 meter hoge heuvelrug, bood een uitstekend uitzicht over de Duitse ontsnappingsroute. Sinds zaterdagavond werd de heuvel verdedigd door een deel van de 1e Poolse Pantserdivisie die dit gebied, dat uitzicht bood over de D16, de weg van Chambois naar Vimoutiers, in handen had. De Polen kregen echter geen voorraden en toen het dag werd, kwamen zij tot de ontdekking dat zij van hun eenheden waren afgesneden door de Duitsers, die ook via de wegen achter de heuvelrug in oostelijke richting trokken.

Toen de ochtendmist optrok, ontrolde de hele vlakte aan de voet van de heuvelrug zich voor hun ogen. Het was ongelooflijk. De vlakte wemelde van de Duitse colonnes die in noordoostelijke richting trokken via de wegen en wanneer dat door verkeersopstoppen niet lukte, gewoon dwars door het terrein. De Poolse kanonnen openden het vuur op deze gemakkelijke doelen waarna de Duitsers een tegenaanval op de heuvelrug lanceerden die door vele aanvallen zou worden gevolgd. Generaal Eugen Meindl, de korpscommandant, maakte diverse SS-eenheden vrij, die verwoede pogingen deden om de heuvelrug te veroveren en op die manier de ontsnappingsroute voor hun leger vrij te houden. De gevechten op de hellingen van de Mont-Ormel gingen de gehele dag door en kwamen tot een climax toen om 17.00 uur de Duitse infanterie, gesteund door tanks en zware mortieren, een doorbraak forceerde. Deze doorbraak werd uiteindelijk geëlimineerd door de gezamenlijke inspanningen van de infanterie, tankbemanningen en de mannen van een mortierpeloton die bij gebrek aan munitie als gewone infanteristen zij aan zij streden. Om 19.00 uur was de laatste poging van de Duitsers om door te breken vrijdeld. Op dat moment hadden de Polen, die hun gebied steeds kleiner hadden zien worden, gebrek aan munitie, benzine en medicamenten en zij hadden 300 gewonden, die in het open veld aan de vijandelijke beschietingen waren blootgesteld. Ook zaten zij met het probleem dat zij 800 Duitse krijgsgevangenen in hun stellingen moesten bewaken. De Polen kregen geen hulp en toen de nacht inviel, bevonden zij zich op een eiland dat omringd werd door stromen ontsnappende Duitsers. Dit gevecht bij Mont-Ormel zou later door de Polen de slag om 'Maczuga' (het Poolse woord voor knots) worden genoemd, naar de vorm van de heuvels die zij hadden verdedigd.



Boven: Het wordt dag op Mont-Ormel; tegenwoordig staat een Sherman Firefly (geschonken door de Amerikanen in 1966) op wacht bij het Poolse monument op de top van heuvel 262.



Midden: Een Poolse foto van de puinhoop rondom het kruisbeeld bij Mont-Ormel nadat de gevechten in augustus 1944 voorbij waren (Sikorski Instituut). Boven: Tegenwoordig is er niets meer te zien van de puinhoop en verwijst een keurig bord naar het gedenksteen. Links: Alain Roudeix liet ons op Mont-Ormel een boom met littekens zien waar in 1944 een Duitser door een granaat werd getroffen. Zijn lichaam bleef zes maanden lang in de boom hangen.



Boven: De D16, die hier tussen de twee heuvels 252 en 262 op Mont-Ormel loopt en waarlangs de Duitsers op Vimoutiers probeerden terug te trekken. Alain Roudeix herinnert zich hoe hij in de tank rechts op de voorgrond een half lijk vond. Links op de heuvel is nog net een Poolse

M4 Sherman zichtbaar (Eddy Florentin). Onder: Velen van de duizenden toeristen die elk jaar deze weg gebruiken, realiseren zich niet hoe het hier is toegegaan.



**'40~'45
TOEN & NU**



De Corridor van de Dood

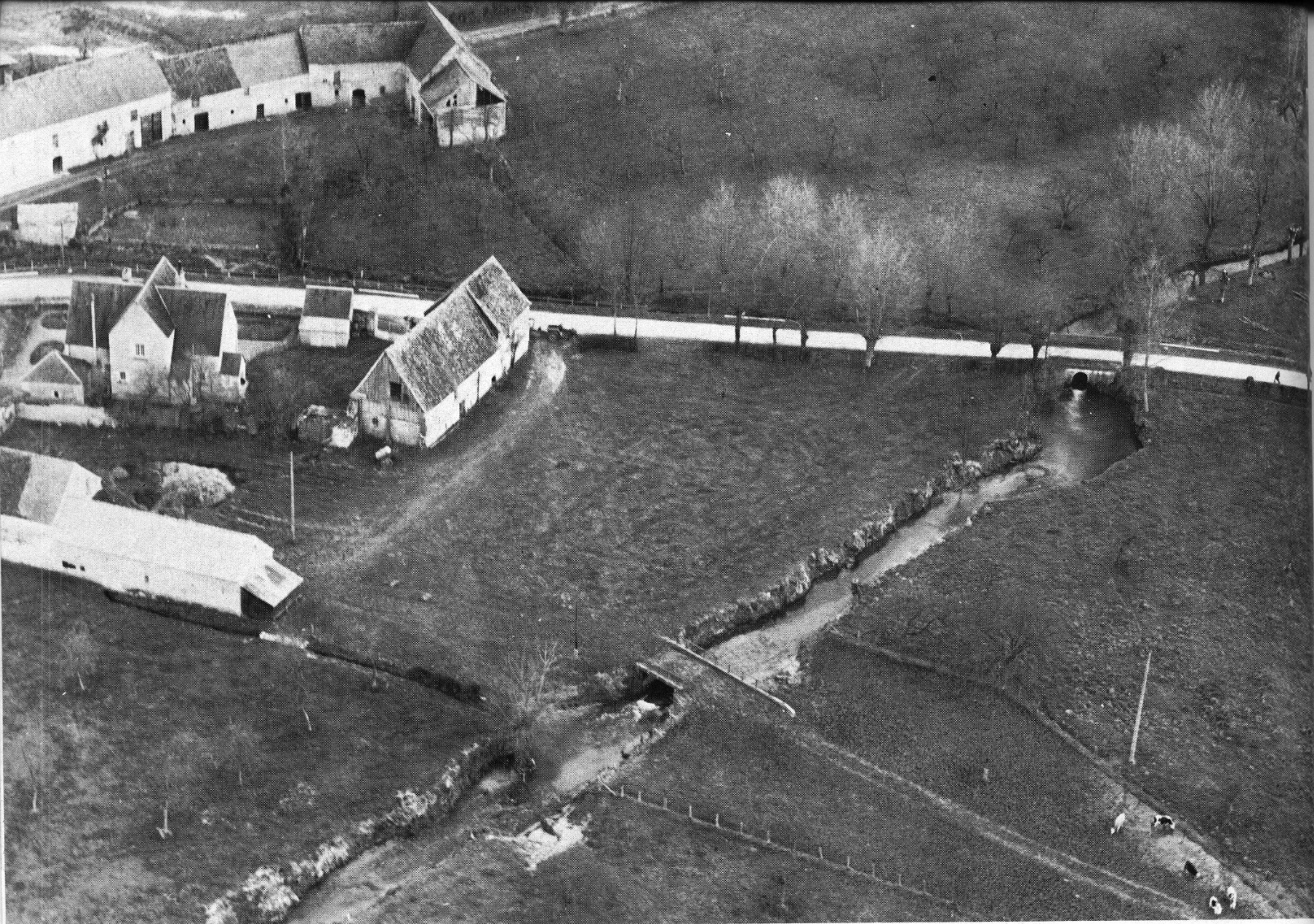
De Duitse ontsnappingsroute was nu ingekrompen tot een nauwe corridor van drie kilometer met St. Lambert als westelijke en Chambois als oostelijke begrenzing. Parallel aan deze route ten westen van de D13, de weg die deze twee dorpen verbindt, stroomt de Dives. Hoewel de rivier slechts vijf tot tien meter breed is, is de bedding diep in de Normandische bodem weggesleten. De steile oevers, twee tot drie meter hoog, vormen een prachtige, natuurlijke hindernis voor tanks en andere voertuigen. Hierdoor ontstonden er voor de vluchtende Duitsers drie bottle-necks bij de drie oversteekmogelijkheden van de rivier: een stenen verkeersbrug en een bruggetje achter St. Lambert, en een doorwaadbare plaats bij het gehuchtje Moissy, halverwege St. Lambert en Chambois. Daar kwam nog bij dat alle wegen naar de rivier door het dorp Tournai-sur-Dives voerden. Door deze factoren versmalde de ontsnappingsroute zich op dit punt tot een corridor van een paar honderd meter breed naar de oversteekplaatsen. De Duitsers noemden het 'Das Korridor des Todes' – De Corridor van de Dood.



Uiterst boven: De Corridor van de Dood – de landweg naar de doorwaadbare plaats bij Moissy die op onze foto rechtsboven op pagina 31 zichtbaar is, op 25 augustus gefotografeerd door kapitein Knight (IWM). Tegenwoordig is de boerderij het eigendom van Dominic Jacques, die naast het weggetje een schuur heeft gebouwd waardoor het uitzicht op de boerderij verdwenen is.



Uiterst boven: Onze luchtfoto van de Corridor van de Dood. Op de voorgrond de doorwaadbare plaats – dit was het meest oostelijke deel van de corridor. De weg dwars over de foto loopt rechts naar Chambois (800 meter) en links naar St. Lambert (800 meter). Mont-Ormel ligt (niet zichtbaar) boven de boerderijen. Midden links: De foto van kapitein Knight van de akker links van het landweggetje, met de heer Morellec die een paard wegvoert (IWM). Boven: In 1975 vonden wij in de akker een beschadigde Duitse helm en andere kleine voorwerpen. Links: Alain Reidoux haalt uit de oversteekplaats bij Moissy een onderdeel van een Duitse radio.



Het hele gebied werd vanuit de lucht en door de artillerie bestookt. Op zaterdagavond was Standartenführer Kurt Meyer, die commandant was geweest van het 12e SS bij de verdediging van Falaise, een van degenen die in de corridor zaten opgesloten. Opgejaagd als hij werd door zijn ordonnans, herinnert hij zich: 'Het zweet stroomde in mijn brandende ogen, een oude hoofdwond was weer opengegaan. Wij werden voortdurend beschoten; elk schot was raak. De Canadezen en de Polen, die wisten waar wij zaten, konden ons gewoon niet missen. Het hele gebied was vol met stervende en dode Duitse soldaten'.

Een andere Duitse commandant, generaal Mahlmann van de 353e Divisie, zat in de buurt van Tournai-sur-Dives in de val '... onder de toren van de oude kerk die midden tussen de vlammen stond. Het dorp was een ruïne, de straten waren verdwenen, het puinruimen om een doorgang te maken kostte ons verschillende uren.' Een van zijn kolonnes probeerde de Dives over te steken bij de doorwaadbare plaats bij Moissy. Door tanks en voertuigen in de rivier te rijden, vulde het 7e Duitse Leger het diepe gat en de soldaten vermoordden elkaar bijna om de rivier maar te kunnen oversteken.

Majoor Currie kon 's nachts in St. Lambert de Duitsers horen die de brug aan de noordkant van het dorp overstaken, te voet en met door paarden getrokken voertuigen. Overdag zaaiden de luchtmacht en de artillerie dood en verderf.

Boven: Een luchtfoto van de twee bruggen in St. Lambert (nog steeds de oorspronkelijke bruggen) die samen met de oversteekplaats bij Moissy voor de Duitsers de drie oversteekmogelijkheden van de rivier de Dives vormden. Rechts: Wij weten nu dat deze beroemde foto van kapitein Knight werd genomen aan de rand van St. Lambert.

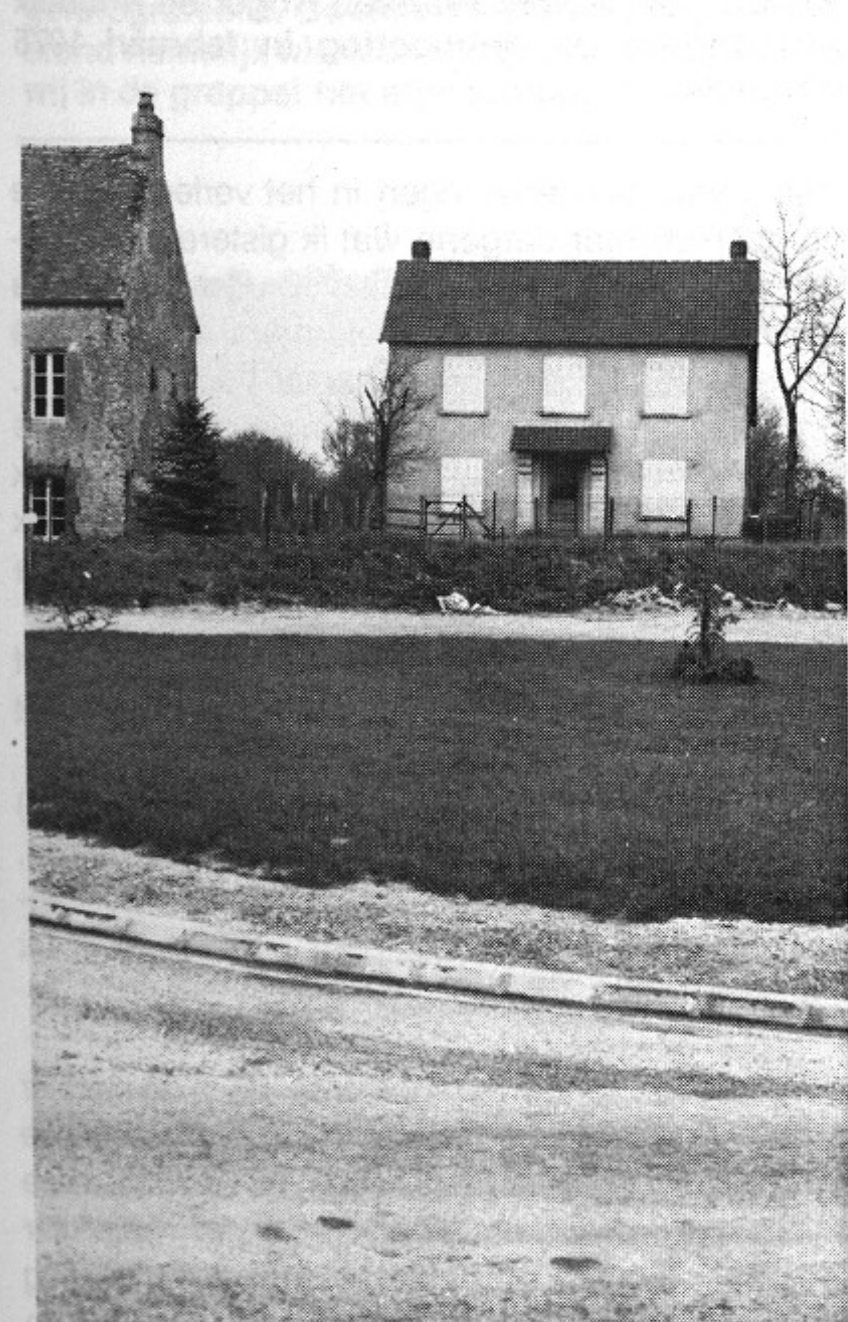




Links: Onze speurtocht op de vuilnisbelt van Tournai-sur-Dives waar de paardebeenderen (boven) temidden van huisvuil liggen. Onder: Een stuk van een kaplaars die wij vonden.



Boven: Alain Roudeix kijkt 'verliefd' naar een verroeste Duitse kar in de buurt van de corridor en het 'handelen' met de boer begint. Onder: Onze vergelijkende foto van de foto van kapitein Knight met rechtsonder een foto van een Poolse soldaat van dezelfde plaats. Op de voorgrond brokstukken van het monument van W.O. I.

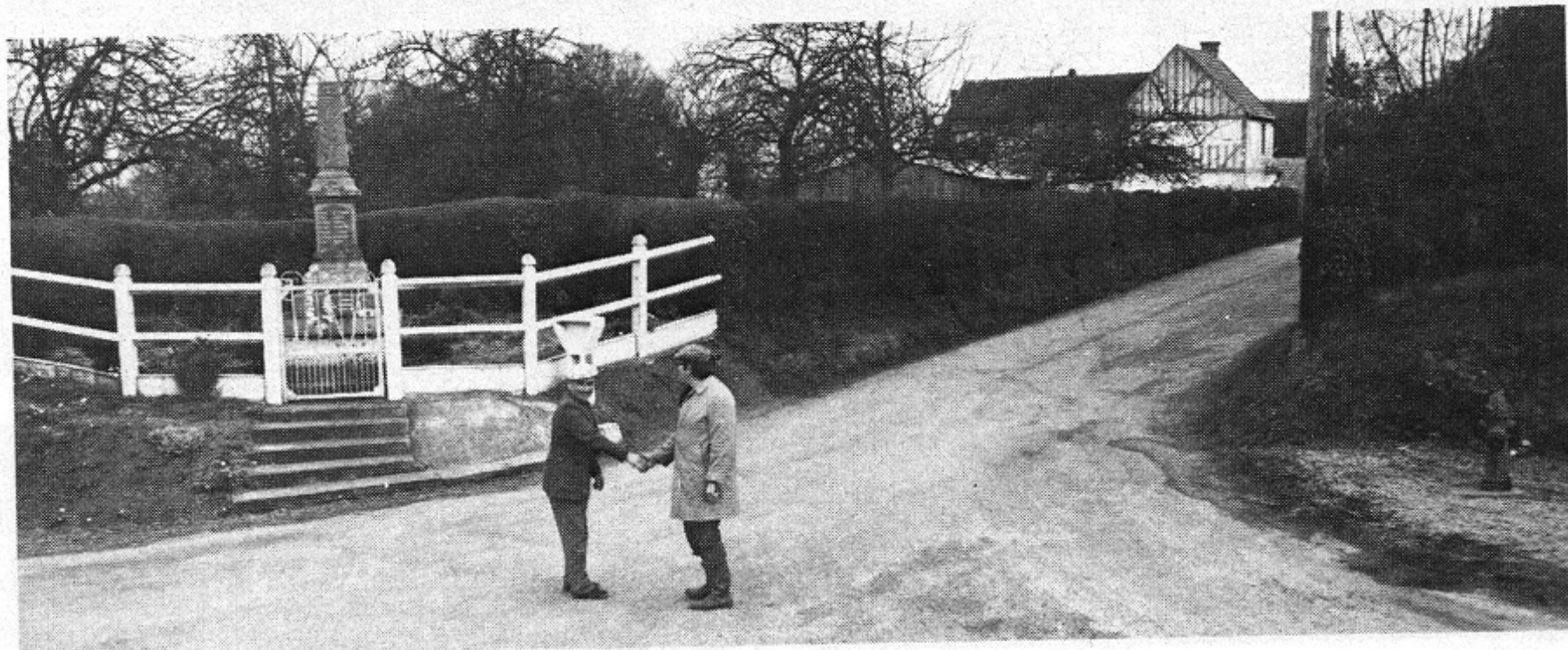




Maandag, 21 augustus

Uit de loopgraven lanceerden de Duitsers 's morgens hun laatste aanvallen op de stellingen van de Polen op de zuidwestelijke hellingen van de Mont-Ormel die het dichtst bij de D16 lagen. Het hoogtepunt kwam omstreeks het middaguur toen de Duitse infanterie een zelfmoordaanval uitvoerde recht naar boven. Het vuur van de samengetrokken Poolse mitrailleurs maakte echter een eind aan de laatste Duitse poging om de heuvel in handen te krijgen. 's Middags maakten oprukkende Canadese troepen contact met de dappere Polen. Om 14.00 uur arriveerden er voorraden en werd een begin gemaakt met de evacuatie van de gewonden en de krijgsgevangenen. De Slag om Maczuga was voorbij.

In de vroege ochtenduren slaagden kleine groepjes Duitsers er nog in de Dives over te steken. De ring van de geallieerde eenheden werd echter dichtgetrokken; de 53e Britse Divisie maakte bij Trun contact met de Canadezen en bij Villedieu les Bailleul met de Amerikanen. De gevechten luwden



's morgens langs de Dives en tegen de middag was heel St. Lambert in Canadese handen. Een gedeelte van het South Alberta Regiment vocht zich door Chambois heen en als gevolg van de acties gedurende die dag werd het contact met de Polen verstevigd. De omsingeling was nu compleet en totaal.

Boven: De omsingeling is compleet – de Engelsen en de Amerikanen ontmoetten elkaar in Villedieu les Bailleul aan de D247, waar zij elkaar de hand schudden voor een café met de toepasselijke naam 'Le Relais des Amis' (IWM). Boven: Onze twee Fransen Roger en Roudeix encsceneren de ontmoeting in februari 1975 opnieuw.

De Nasleep

Hoewel kleine groepjes Duitsers erin bleven slagen door de linies heen te breken, was om 16.00 uur elke ontsnapping onmogelijk. De Duitsers gaven zich in groepjes en 'en masse' over aan de Geallieerden terwijl individuele Duitse soldaten uit de velden en de bossen in de omgeving werden gejaagd.

Het is onmogelijk een juiste schatting van het aantal ontsnapte Duitsers te maken. Geschiedschrijvers noemen getallen tussen de 20 000 en de 50 000; Legergroep B van de Duitsers vermeldde dat 40 tot 50 procent van de omsingelde eenheden erin slaagde zich bij het 2e Tankkorps te voegen. Ongeveer 50 000 Duitsers, inclusief drie generaals, werden gevangengenomen, hoewel wederom een juist cijfer niet kan worden verstrekt. Het slagveld zelf bood een afgrijselijke aanblik. De meer dan 10 000 dode Duitsers en honderden dode paarden veroorzaakten een stank die zelfs door de piloten in de lucht werd waargenomen. Binnen het uiteindelijk omsingelde gebied (begrensd door Pierrefitte, Argentan, Chambois, Trun

en Vimoutiers) vonden Engelse onderzoekers 187 tanks en artillerievoertuigen, 157 lichte pantservoertuigen, 1778 vrachtauto's, 669 auto's en 252 artilleriestukken. Kolonel Stacey vermeldt in zijn verslagen voor de officiële Canadese geschiedschrijving: 'De grootste concentratie bevond zich ten zuiden en zuidwesten van St. Lambert. Een exacte telling was echter niet mogelijk omdat het gebied zo verpest werd door de stank van de kadavers dat wij het zo snel mogelijk verlieten.' Op woensdag 23 augustus bezocht de opperbevelhebber van de Geallieerden, Dwight Eisenhower, het slagveld. In zijn boek 'Kruistocht door Europa' schrijft hij: 'Ik ging te voet door de omgeving en werd geconfronteerd met taferelen die alleen maar door Dante konden worden beschreven. Het was letterlijk mogelijk om honderden meters achter elkaar over lijken en ontbindend vlees te lopen'. Een Amerikaans officier die de verschrikkingen op de slagvelden van Aisne-Marne, St. Mihiel en de Maas-Argonne tijdens de Eerste Wereldoorlog en de vernielingen in Londen en St. Lo tijdens de Tweede Wereldoorlog had gezien, bezocht de omgeving op 31 augustus en hij beschreef zijn ervaringen als volgt:

'Niets van mijn ervaringen in het verleden valt te vergelijken met datgene wat ik gisteren ten zuidwesten van Trun heb gezien... Het gras en de bomen waren net zo groen als overal in Normandië en een verrassend groot aantal huizen was... onbeschadigd. Deze vredige achtergrond omlijstte echter een inferno van vernietiging dat onmogelijk onder woorden kan worden gebracht. Het leek alsof er een wrekende engel had rondgewaard die alles wat Duits was, had vernietigd...'

'Ik stond op een landweggetje, temidden van 20 of 30 dode paarden of delen daarvan die voor het grootste deel nog aan hun wagens vastzaten... Zover mijn oog kon reiken (ongeveer 200 meter) overal rondom mij heen, lagen... voertuigen, vrachtauto's, karren, tanks, kanonnen, personenauto's, veldkeukens, etc. van onbeschadigd tot complete wrakken...'

'Ik liep over honderden geweren die in de modder lagen en zag grote stapels geweren langs de weg... Ik liep door landweggetjes van bijna twee kilometer lang die vol stonden met dicht op elkaar gepakte, in puin geschoten voertuigen... Ik zag meer dan 300 stukken artillerie en tanks met zware



Uiterst boven: Wrakken, door sergeant Mapham op 21 augustus in de buurt van Nécy gefotografeerd. Boven: Puur toevallig ontdekten wij de plaats van de bovenste foto – op de foto stond namelijk niets aangegeven. Rechts: De lezers kunnen zich onze opwinding voorstellen toen wij in de greppel het afgebroken richtingsbord vonden.



kanonnen die zo goed als onbeschadigd waren.' 'Nergens zag ik schuttersputten of andere soorten schuilplaatsen of verdedigingsstellingen. De Duitsers hadden geprobeerd te vluchten, maar er was geen vluchtweg meer voor hen geweest. Ze waren blijkbaar te uitgeput om zich nog in te graven . . . Ze

waren blijkbaar zelfs te murw om zich gewoon over te geven'. Andere bezoekers en correspondenten hebben ons hun realistische beschrijvingen gegeven van het bloedbad dat zij aantroffen toen de gevechten waren afgelopen.

Links: In de andere richting van de weg stond een uitgeschakelde Stug 3; deze werden in grote aantallen gebouwd op de onderstellen van de Pzkw 3 tank (IWM). Boven: De verlaten weg in november 1974.

'Op de weg naar Vimoutiers was een konvooi van 40 voertuigen verrast door Typhoons. Ze stonden over een afstand van 300 meter gewoon achter elkaar. Elk voertuig was een wrak terwijl de inzittenden in en rondom de voertuigen lagen weg te rotten. Dit zijn dingen die je niet probeert te beschrijven, maar probeert te vergeten.'

Alan Wood

'Zowel in het open veld als in het dorpje Tournai zag je overal stalen helmen, geweren, patronen, granaaten, handgranaten, vlammenwerpers, capes, tunieken, canvas, laarzen en dekens'.

Abbe Launay

'In Bailleul was geen stukje grond meer dat niet de sporen van de Duitse nederlaag droeg. De wegen waren bezaaid met geraamten, verbrande bomen, uitgebrande voertuigen, oorlogsmaterieel, in de steek gelaten buit, terwijl de lichamen van de mannen en de paarden door de wormen werden opgevreten'.

Maurice Dornois

'Chambois zal in onze herinnering gegrift blijven als één groot kerkhof. Om een doorgang voor onze voertuigen te maken, moesten de Amerikanen de lichamen met een bulldozer opzij schuiven.'

Overste Repiton-Preneuf

'Tijdens de 7 kilometer van Coudehard naar Tournai kon ik met mijn voeten de grond niet raken. Ik liep met mijn zakdoek voor mijn neus over granaten, brokstukken van tanks, kanonnen en voertuigen. Het was één grote rotzooi, met op elkaar gestapelde lijken van soldaten, dood vee en



Een Sherman M4 bij St. Christophe-le-Jajolet. De steen markeert drie Franse graven.

uit elkaar gereten paarden. Wij waadden door het bloed'.

M. Esnay

'In praktisch elke Duitse auto zaten zijden kousen, lingerie, zilveren voorwerpen en juwelen. In een pantserwagen vond ik zeven koffers met dit soort voorwerpen. Op de grond lagen militaire papieren,

documenten, dozen met Turkse sigaretten, privé-correspondentie, voedselrantsoenen en munitie. In een Duitse vrachtwagen was een granaat op de bestuurdersplaats terechtgekomen; de voeten van de man stonden nog op het gaspedaal en de koppeling; de rest van zijn lichaam was verdwenen. Het was eind augustus zo heet dat je je hand verbrandde aan een stuk metaal dat in de zon lag. In deze temperatuur gingen de lijken snel tot ontbinding over; het hele slagveld verspreidde een verpestende stank die je zelfs niet kwijtraakte wanneer je het gebied al lang had verlaten.'

Peter Simmonds

Eddy Florentin beschrijft het vervolg in zijn boek 'The Battle of the Falaise Gap':

Wekenlang kwamen er duizenden bezoekers de slagvelden afstropen; ze kwamen met karren, auto's en vrachtauto's. 'Ga naar Tournai en je vindt wat je hebben wilt', was het parool in die tijd. Stukken stof, lakens, linnen, wol, baby-uitzetten, kantoorbenodigdheden, toiletartikelen, allerlei soorten uitrustingsstukken en farmaceutisch materiaal; op de verlaten slagvelden had men een groter assortiment dan in de best gesorteerde winkel. Peter Simmonds was geschokt door de manier waarop de Fransen op rooftocht gingen. Zij deden hem herinneren aan 'gieren die het lijk van een tijger kaalvreten na zijn gevecht op leven en dood met een leeuw.'

De Fransen die bijvoorbeeld de banden van voertuigen stalen, 'brachten de Geallieerden veel schade toe doordat zij veel nuttige Duitse voertuigen onklaar maakten die de 21e Legergroep goed had kunnen gebruiken bij de volgende grote sprong naar de Seine. Dit egoïstische individualisme', zegt kapitein Peter Simmonds, 'is misschien gedeeltelijk een antwoord op het verrassende ineensstorten van de Fransen tijdens de oorlog.'

Maar de dorpsbewoners uit Normandië waren niet de enige plunders. 'Grijp wat je dragen kunt', kregen de soldaten van het 359e Infanterieregiment die maandagmorgen te horen. 'Een dolle strooptocht over de velden', vermeldt een rapport, 'leverde onder andere 35 prachtige cavaleriepaarden, 25 automobielen en vrachtauto's en een Studebaker President uit 1939, die tot vrachtauto was omgebouwd, op. Het was een vrolijk konvooi dat die dag onder toejuichingen van de langs de weg staande Fransen in zuidelijke richting reed.' Vooral de dode paarden verspreidden een verpestende stank: er waren 2000 paarden gedood en 3000 paarden waren buitgemaakt.

Op de binnenplaats van de boerderij Morellec lagen bijvoorbeeld 38 dode paarden in stapels van 7 en 8. Van de samenkomst van wegen Mesnil-Liard tot de weg Sainte-Eugénie blokkeerden 82 dode paarden met hun voertuigen de weg over een afstand van meer dan 2 kilometer. Stapels van 70 tot 80 kadavers lagen tot begin november in de hete zon weg te rotten. De geallieerde troepen verklaarden de vlakte van Dives meer dan twee

maanden tot 'besmet gebied' en hadden opdracht gekregen dit gebied te mijden; zij voorzagen gedurende drie maanden de plaatselijke bevolking elke dag van voedsel en zuiver drinkwater dat met vrachtauto's uit Caen werd aangevoerd.

Om een epidemie in Saint-Lambert-sur-Dives te voorkomen, groeven bulldozers een massagraf van meer dan twintig meter diep, waarin volgens een Canadese aalmoezenier meer dan 5000 lijken werden gegooid.

Een ooggetuige uit 1944 verklaarde dat zij 'elke dag in de greppels en de bossen lijken, of beter gezegd geraamten, vonden'.

Nog vele jaren na de oorlog konden bezoekers graven in de omgeving tegenkomen met een kruis en een helm met het opschrift 'Onbekende Duitse soldaat.'

Op het kleine stationsplein van Trun kon men gedurende 28 maanden na de slag, grote hoeveelheden tanks, vrachtauto's, machinegeweren, voertuigen en allerlei soorten uitrustingsstukken die men tijdens de opruimingswerkzaamheden had verzameld, bekijken.

Heden ten dage betreuren veel burgers het nog steeds dat zij indertijd niet wat souvenirs van de slag die op hun grond werd uitgevochten, hebben bewaard. De schroothandelaren kochten echter bij tonnen tegelijk; pas in 1961 werden de laatste tanks die langs de wegen waren gestrand, verwijderd.



De Baileybrug bij Mandeville in de D13.

Achttien jaar later, in 1962, was een Frans-Duitse Commissie nog steeds bezig vanuit Bourg Saint-Léonard, elke vierkante meter gras en bos te onderzoeken, getuigen te ondervragen en opgravingen te verrichten, waarbij de lijsten met de namen van de doden van verschillende eenheden werden gebruikt om de onbekende doden weer een naam en een graf te geven.

In dat jaar arriveerden een paar leden van deze commissie met een kaart in hun hand op een boerderij ten noorden van Saint-Lambert. De boer, die bezoek had, had onder vier appelbomen een tafellaken uitgespreid om met zijn gasten te picknicken. De commissieleden boden hun excuses aan voor de storing, maar zij hadden weinig tijd en waren zeker van hun zaak. Onder het tafellaken moesten een paar Duitsers begraven liggen. Zij hadden opdracht de lichamen op te graven. De boer protesteerde maar gaf tenslotte toch toe. Het tafellaken werd verwijderd en de spaden kwamen in actie. Met succes!



Links: Op 22 augustus stopte sergeant Midgley op dit kruispunt bij Occagnes om deze foto te maken; een Duitse motorrijder ligt dood op de hoek. Boven: Het richtingsbord was vervangen toen wij onze vergelijkende foto maakten.

Tijdens de voorbereiding van dit nummer brachten wij tweemaal een bezoek aan het gebied rondom Falaise. Ons eerste bezoek in november 1974 betekende een tocht door de omgeving waarbij wij zoveel mogelijk steden en dorpjes bezochten die bij de gevechten betrokken waren geweest. St.-Lo, Mortain en Avranches werden hierbij niet aangedaan omdat wij gevechten die hier plaatsvonden in een later nummer uitgebreid zullen behandelen. Wij hebben 6 augustus als begindatum voor ons verslag genomen omdat dit de datum was waarop de acties begonnen die zouden leiden tot de uiteindelijke omsingeling.

Sommige steden werden zwaar beschadigd en de Fransen hebben zich alle moeite getroost voor de wederopbouw. In het bijzonder vallen in Falaise de vele nieuwe gebouwen op, maar zoals onze foto's laten zien, zijn vergelijkingen toch nog mogelijk. Puur toevallig slaagden wij erin mevrouw Guillou en haar dochter, mevrouw Capelle, op te sporen die op onze foto van Falaise uit 1944 op pagina 12 staan. Maar zelfs zij konden zich niet herinneren waar die foto was gemaakt. Pas na een bezoek aan de burgemeester (die zelf een boek over Falaise heeft geschreven) kwamen wij erachter dat wij tijdens ons bezoek verschillende malen langs dezelfde plaats waren gelopen — ons hotel staat op de plaats waar de boom op de foto staat! In Bons-Tassily konden wij geen enkel aanknopingspunt vinden om een vergelijkende foto te maken hoewel wij ons realiseerden dat de kerk geheel herbouwd was. Dat veranderde toen wij tot de conclusie kwamen dat de Canadese foto uit 1944 gespiegeld was afgedrukt. Het was de derde keer tijdens onze onderzoeken voor '40-'45 Toen & Nu dat wij dit meemaakten. Uiteraard konden wij dergelijke zaken altijd corrigeren omdat wij ter plaatse zijn geweest, maar toch hebben wij in andere boeken en publikaties dergelijke fouten gezien die men gemakkelijk had kunnen voorkomen wanneer men dit soort zaken van tevoren had geverifieerd. In dit geval hebben wij de oorspronkelijke foto eveneens foutief afgedrukt, terwijl onze vergelijkende foto op de juiste manier is weergegeven.

De foto's van Tinchebray, Vassy, Flers, Athis, Pont Erambourg, Putanges en Argentan waren sprekend genoeg om vergelijkende foto's te kunnen maken. In Rouvres bleek dat men nog steeds (!) bezig was met de restauratie van de kerk terwijl de oude toegangsweg naar de Baileybrug van 1944 nog te zien is.

Geheel toevallig kwamen wij op een landweggetje in de buurt van Nécy, vlakbij de N158 van Falaise naar Argentan, terecht. Daar kwamen wij ineens op de plaats waar sergeant Mapham op 21 augustus 1944 een opmerkelijke serie foto's maakte. Deze foto's waren niet voorzien van enige plaatsaanduiding. Het viel niet mee om het vredige toneel dat zich voor onze ogen ontrolde te vergelijken met de beelden van de enorme verwoesting in 1944. Er was praktisch niets over wat een tegenwoordige bezoeker aan deze hel zou kunnen herinneren. Het afgebroken bord van de richtingaanwijzer, dat in 1944 nog te zien was, was verdwenen... maar, wij vonden het in de greppel naast de weg. Wij konden onze ogen niet geloven! Ten noorden van de N179, even voorbij de spoorbrug bij Vimoutiers, stuitte wij op de waarschijnlijk grootste toeristenattractie in de buurt, de Pzkw 6 Tijger 1.

Men veronderstelde dat de tank deel uitmaakte van de 203e Tankafdeling (een SS-eenheid toegevoegd aan het leger). Het was een van de vijf zware Duitse tanks die de weg ten zuiden van Vimoutiers naar Gacé blokkeerden. Aangezien de 5e Brigade van de 2e Canadese Divisie Vimoutiers vanuit het westen via Vimer had aangevallen en zonder noemenswaardige tegenstand op 21 augustus de stad had bereikt, werden deze Tijger-tank en de andere tanks (twee bij de spoorlijn en twee Pzkw 3's verderop op de weg) waar de Canadezen omheen waren getrokken, in de steek gelaten. De Tijgertank werd later gewoon van de weg geschoven.



De Pzkw 6 Tijger 1 bij Vimoutiers. Onze wapenexpert Chris Hodrien maakte ons attent op de ongebruikelijke loopwielen die normaal bij dit type schijfwielen zijn. Nu glijdt de tank langzaam naar beneden. Onder: Onze luchtfoto van de sloperij in Trun.

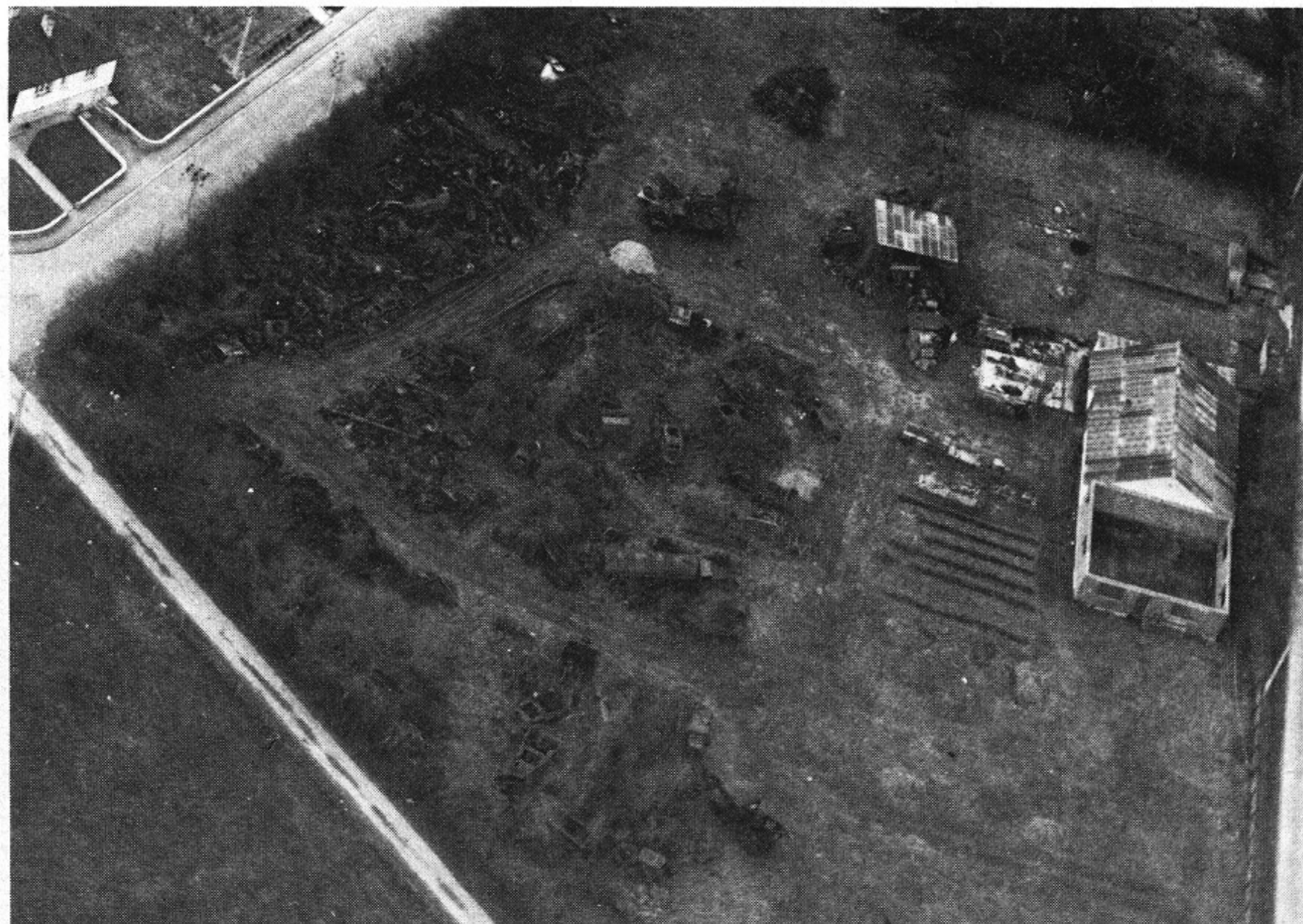
Terwijl de andere tanks in de loop van de tijd werden verwijderd, bleef deze langs de weg liggen en hij glijdt nu langzaam van de berm af in de richting van een lager gelegen karrespoor. M. Morat had deze tank gekocht, maar hij liet hem daar gewoon liggen en de tank werd bijna een onderdeel van het landschap. Kort na de dood van M. Morat keerde de vrouw van Michel Dufresne naar huis terug nadat zij inkopen in de stad had gedaan. Toen zij langs de Tijgertank kwam, zag zij tot haar ontzetting hoe er snijbranders en zuurstofflessen omheen lagen — men wilde de tank blijkbaar slopen! Haar echtgenoot was geschokt bij het horen van dit nieuws en liep regelrecht naar de burgemeester van Vimoutiers. Intussen had Eddy Florentin het departement van Defensie in Parijs opgebeld dat opdracht gaf de sloopwerkzaamheden onmiddellijk te stoppen. De burgemeester kocht het wrak voor de stad voor ongeveer NF 6000 (ongeveer f 3600,—) en het staat nu te boek als historisch monument.

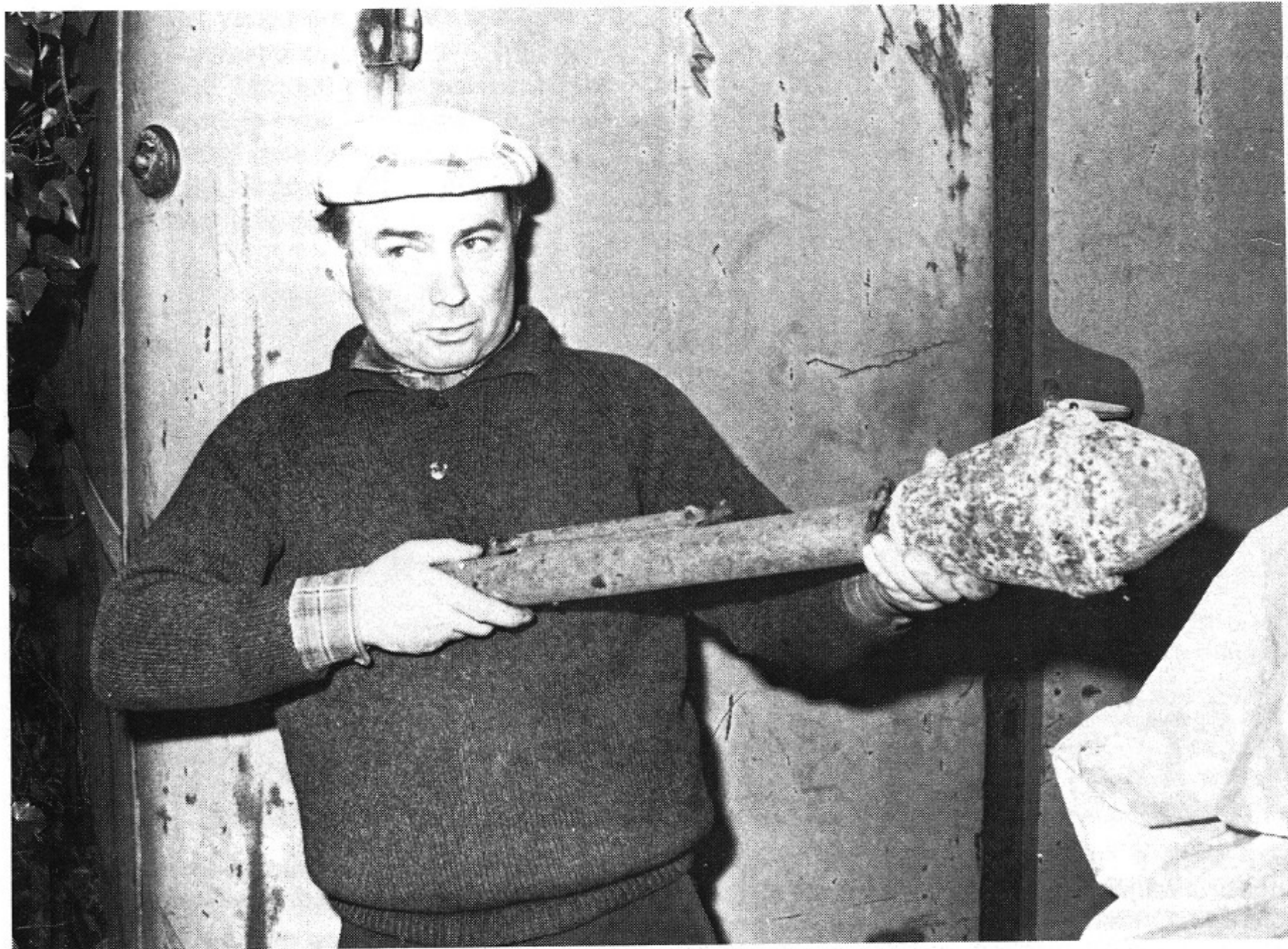
Tijdens ons eerste bezoek hadden wij echter niet zoveel tijd terwijl wij eigenlijk nog meer foto's nodig hadden. Bovendien hadden wij verhalen over een ander tankwrak in de buurt van Trun gehoord. Daarom werd in februari 1975 een tweede bezoek gepland. Dit bood ons tevens de gelegenheid in Franse kranten advertenties te plaatsen met foto's

waarvan wij de oorspronkelijke plaats niet hadden kunnen vinden om te kijken of Franse burgers ons misschien zouden kunnen helpen. Wij waren van mening dat deze foto's moesten worden gebruikt omdat zij de dood en het verderf in het omsingelde gebied voor honderd procent illustreerden. Hoewel wij erin slaagden kapitein Knight (nog steeds werkzaam op het departement van Defensie in Londen) die plaatsvervangend commandant van de 5e Sectie van de Legerfilm- en fotodienst was en die de foto's zelf had genomen, op te sporen kon hij ons ook niet vertellen waar de foto's waren genomen. Daarom waren wij wel genoodzaakt om advertenties te plaatsen.

In deze fase bracht Eddy Florentin, auteur van een van de beste boeken over de slag met ooggetuigenverklaringen en persoonlijke ervaringen, ons in contact met de heer Gerard Roger in Vimoutiers. Samen met een vriend (over hem later meer) reed de heer Roger diverse dagen met de foto's door de omgeving totdat hij een week voor ons bezoek schreef dat hij de plaatsen had gevonden. Hij bood zichzelf met zijn vriend tevens als gids aan, een suggestie waar wij graag op ingingen.

Toen wij Gerard Roger ontmoetten, stelde die ons voor aan Alain Roudeix. Op alle plaatsen die wij bezochten, hadden wij meestal het geluk iemand





te treffen die erg veel wist van de gebeurtenissen in de oorlog; in het geval van Alain Roudeix kan de uitgever wel spreken van de 'expert onder de experts'. Wij hebben nog nooit iemand ontmoet die zoveel wist over de gebeurtenissen van dertig jaar geleden, maar wat belangrijker is, die zich alles nog zo goed kon herinneren.

De volgende drie dagen hoorden en zagen wij zoveel dat wij hopen dat onze foto's Alain Roudeix en zijn enorme verzameling recht doen.

In het begin van de oorlog vocht de heer Roudeix in de Maquis tegen de Duitsers, maar in 1944 was hij weer teruggekeerd naar Vimoutiers, waar hij op een boerderij werkte. Daardoor werd hij een ooggetuige van de slag. Aan het einde van de oorlog werd hij als mijnopruijingsexpert door de Franse regering ingezet. Daardoor had hij als enthousiast verzamelaar van wat men nu 'militaria' noemt, een unieke kans zijn verzameling te beginnen met het materiaal dat overal in enorme hoeveelheden aanwezig was. Langzamerhand werd het gebied gezuiverd – waarbij een aanzienlijk deel van het gevonden materiaal in de verzameling van Alain Roudeix terecht kwam. Zijn verzameling is dan ook buiten elke proportie. Overal heeft hij Duitse helmen 'twee voor één Franc' en in de garages en de bijgebouwen hangen uniformen en allerlei soorten uitrustingsstukken. Zijn verzameling groeit nog steeds doordat hij zijn ogen goed de kost geeft en gebruik maakt van een Amerikaanse mijndetector.

Hoewel wij tijdens ons eerste bezoek aan de streek wel geprobeerd hadden sporen te vinden, waren wij daarin niet geslaagd. Bouwland, rechte sloten en greppels, herbouwde dorpen, wekken bij gewone bezoekers de schijn dat er tegenwoordig niets meer te zien of te vinden zou zijn – Alain Roudeix bewees ons dat het er gewoon van afhangt waar je zoekt.

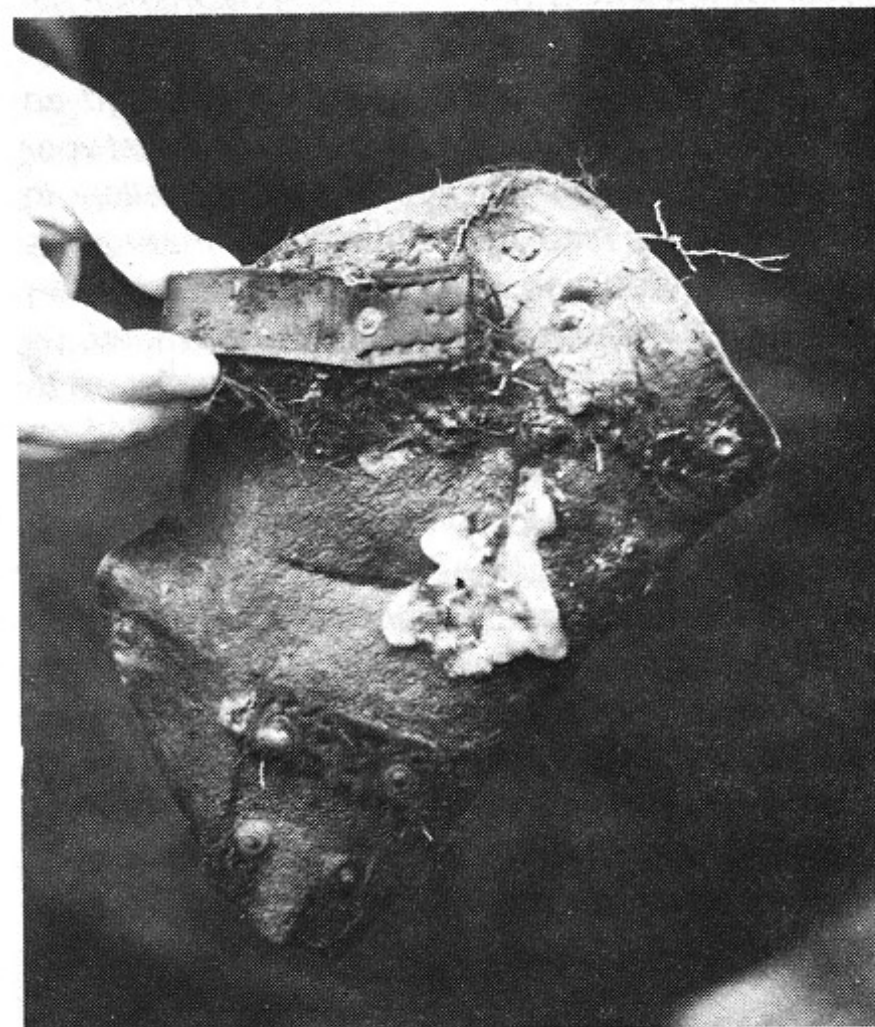
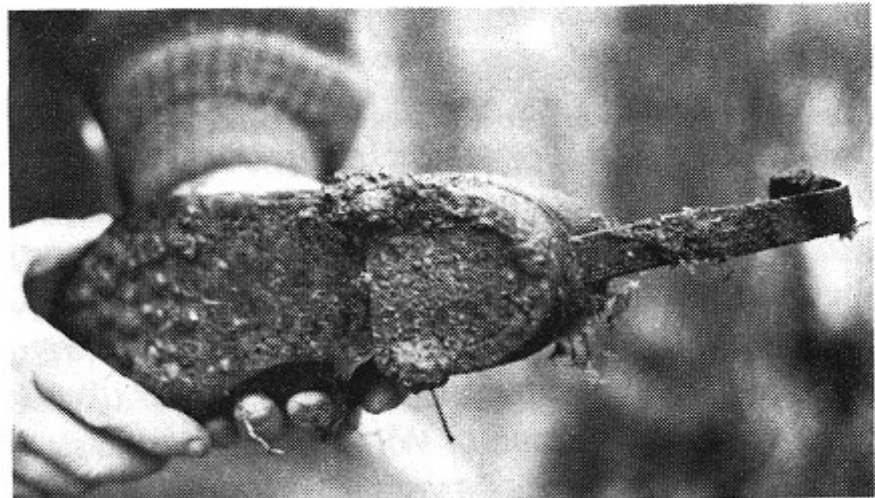
Tijdens een van onze fotostrooptochten met Roger en Roudeix stopten wij en Roudeix nam ons mee naar een stuk bos dat op een afstand van slechts honderd meter van de weg tussen Vimoutiers en Chambois lag. Daar lagen, alsof de slag pas gisteren was afgelopen, in met water gevulde mortierkraters laarzen, patroontassen, patroonmagazijnen; alle requisieten die bij een oorlog horen, compleet met munitie, granaten, enz.

Hier moeten wij toch een waarschuwend geluid aan onze lezers laten horen om te voorkomen dat zij zich al te lichtzinnig in het gebied van Falaise zouden begeven. Het is een erg gevaarlijke aangelegenheid om opgravingen te doen in dit soort gebied. Wanneer men ergens uitrustingsstukken e.d. vindt, dan liggen daar ongetwijfeld ook granaten, mijnen en handgranaten, zoals wij

De ongelooflijke Alain Roudeix met een Panzerfaust die hij op het slagveld bij Falaise vond.

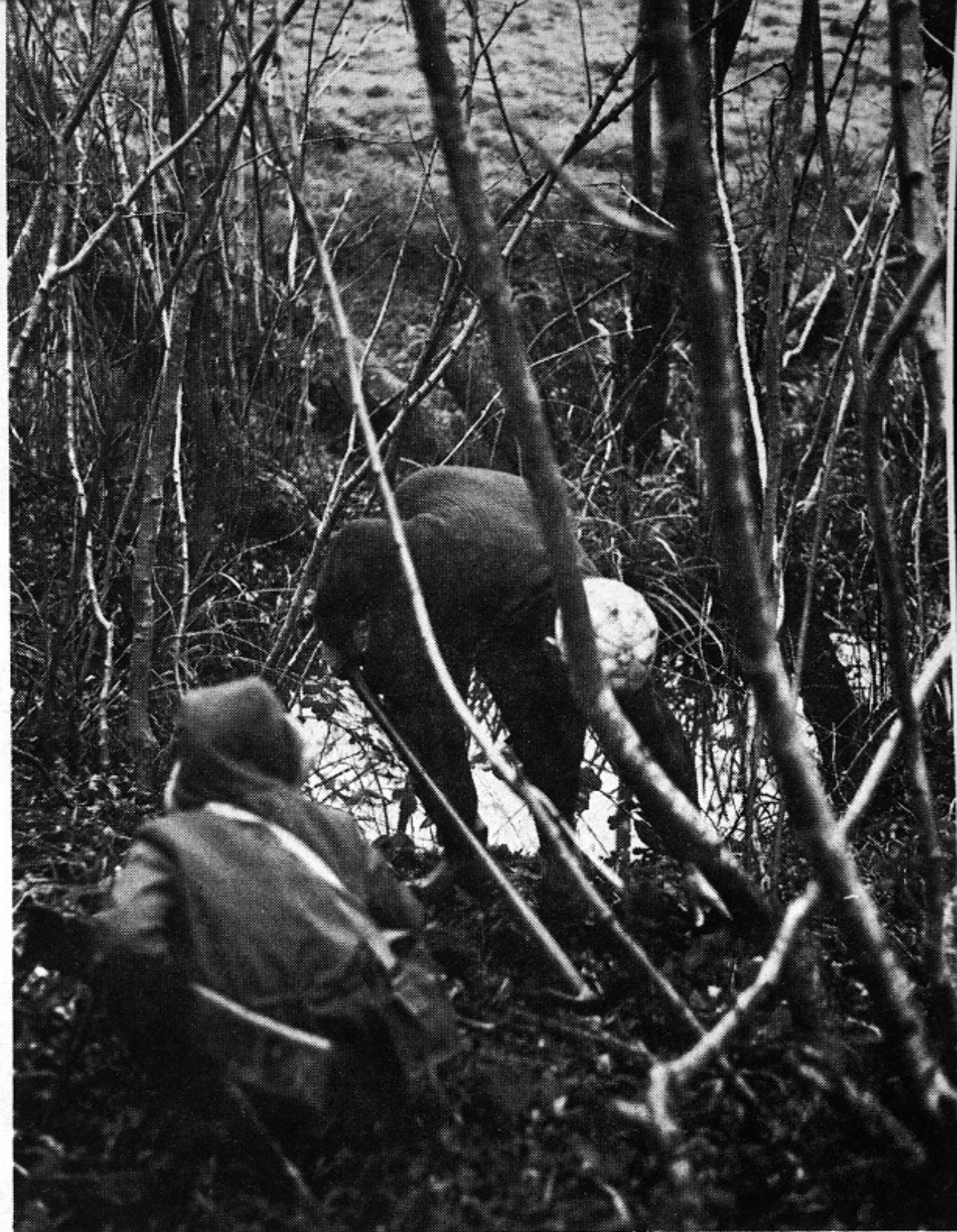
zelf ondervonden. Wij hadden echter een expert in de persoon van de heer Alain Roudeix bij ons. Na meer dan dertig jaar in de grond te hebben gelegen zijn voorwerpen vaak moeilijk te herkennen. Bij Duitse steelhandgranaten zullen bijvoorbeeld de steel en het blikken omhulsel zijn weggerot. Wat er overblijft, is een eivormig stuk roest dat levensgevaarlijk is. Alain Roudeix weet precies hoe hij dergelijke dingen moet aanpakken; hij zorgt ervoor dat deze gevaarlijke zaken in handen van de autoriteiten terechtkomen. Het zoeken naar overblijfselen kan leuk zijn, maar de uitgever wil er desondanks op wijzen dat er jaarlijks nog steeds Franse kinderen sterven en verminkt worden door dit soort voorwerpen. Wij vinden het onze taak om erop te wijzen dat een dergelijke hobby het niet rechtvaardigt om een hand of een voet te verliezen, of zelfs te worden gedood. Daarom zullen wij de plaats en de ligging van deze voorwerpen niet bekend maken.

In de buurt van Tournai-sur-Dives bezochten wij een vuilnisstortplaats, waar het puin en de rommel van het dorp na de oorlog werden heengebracht. Vers huisvuil ligt hier temidden van de beenderen van paarden (wij vonden zelfs een paardebot met een kogelgat erin), paardetuig, gasmaskers voor paarden, laarzen en granaathulzen.



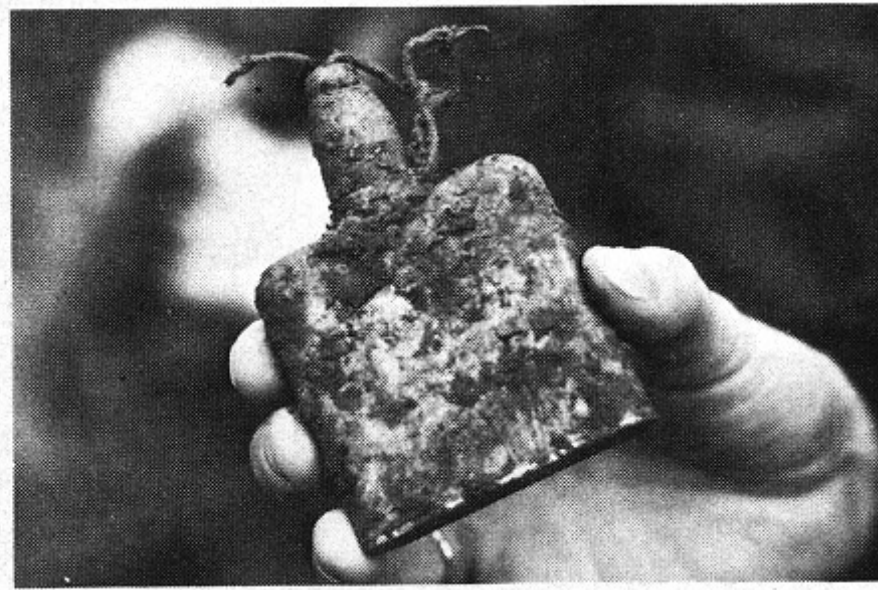
Duitse uitrustingsstukken die wij vonden. Uiterst boven: een parachutistenlaars. Midden: een stuk van een holster en hierboven een veldfles, een van de drie die wij vonden. Onder: Onze expert aan het werk.





Het hoogtepunt van onze tocht vormde ongetwijfeld het bezoek aan de plaatsen waar kapitein Knight zijn foto's had genomen. De heren Rogers en Roudeix toonden ons trots de plaatsen die zij hadden gevonden. De eerste plaats bleek in de buitenwijken van St. Lambert zelf te zijn, waar wij tijdens ons eerste bezoek nota bene een aantal uren hadden doorgebracht. Nu bleek dat kapitein Knight een paar honderd meter in de richting van Moissy was gegaan om de foto's van de Corridor van de Dood te maken. Hier, vlak naast het landweggetje dat naar de doorwaadbare plaats voerde, kwamen uit het geploegde bouwland patronen, stukken van een Duitse helm en andere kleine dingen te voorschijn. Op de oevers van de Dives zelf vond onze meester-expert Alain Roudeix stukken van een Duitse radio, een veldfles en een pijp van een Panzerfaust.

Hier reden wij op een rustige, zonnige morgen door de Corridor van de Dood. Vredige landweggetjes, die in geen enkel opzicht meer hun verschrikkelijke verleden verraden. Hier namen wij een foto van Alain Roudeix op een plaats waar hij dertig jaar geleden ook had gestaan: naast een Duits graf — dezelfde man en hetzelfde kruis op dezelfde plaats.



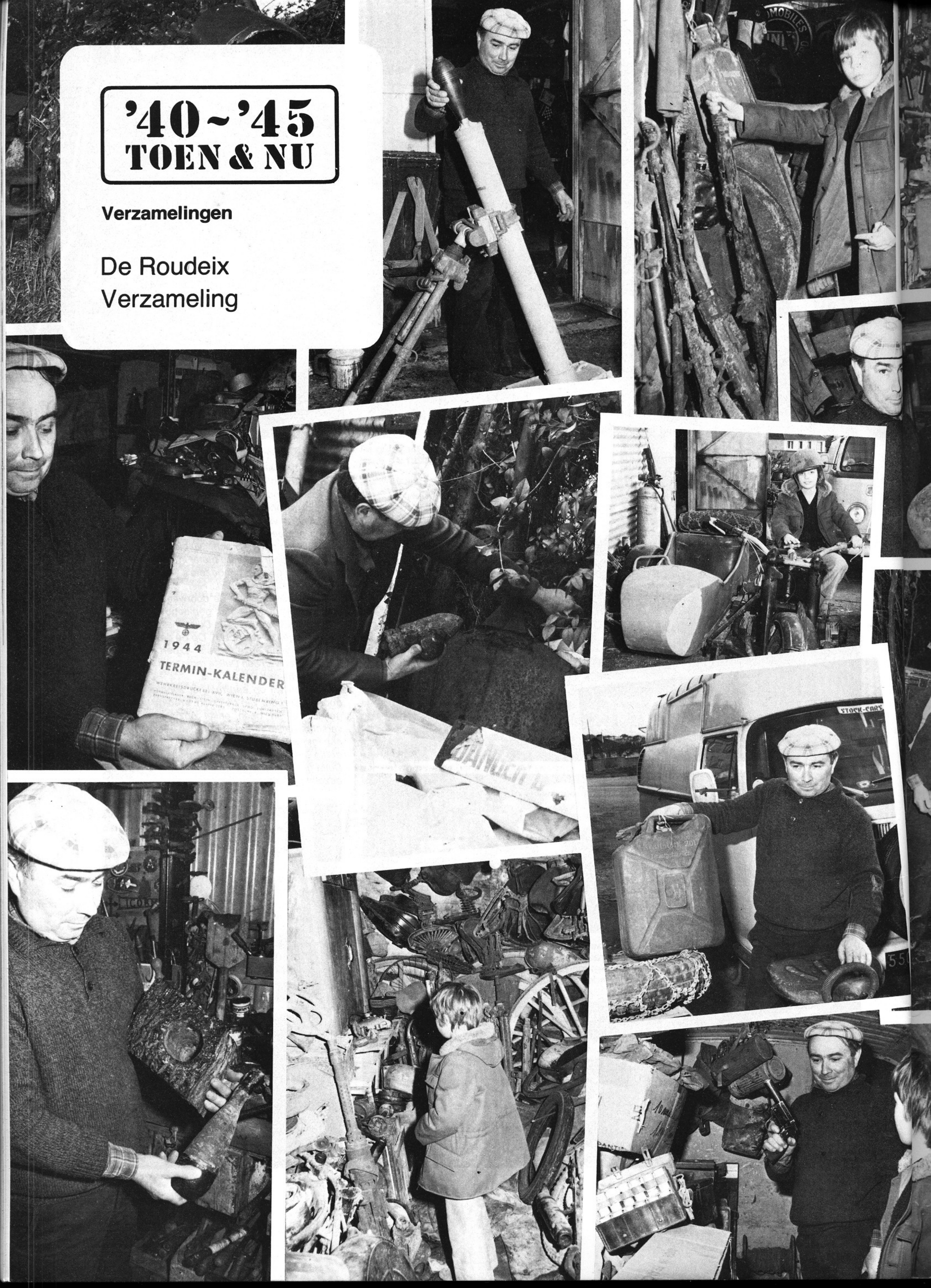
Uiterst boven en midden: Stukken van een tank op het terrein van de sloperij van mevrouw Maurat in Trun. Rechtsboven: Met water gevulde mortierkraters op het slagveld, dat nog bezaaid ligt met oorlogstuig. Boven: Nog meer vondsten — links, een magazijn van een Schmeisser en rechts een flesje gevuld met een waterzuiveringsvloeistof. Onder: Lugubere vondsten — Duitse handgranaaten.

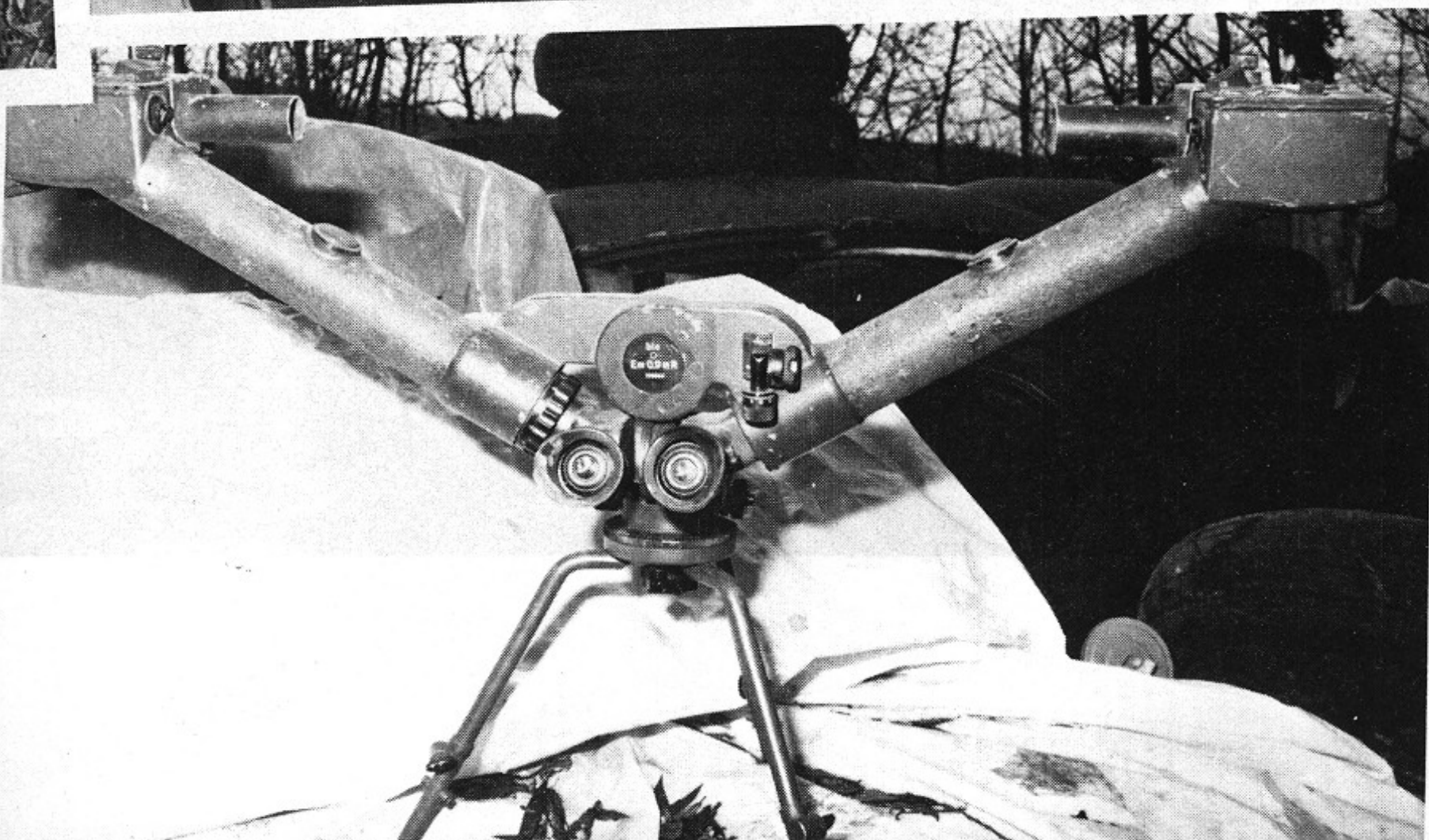
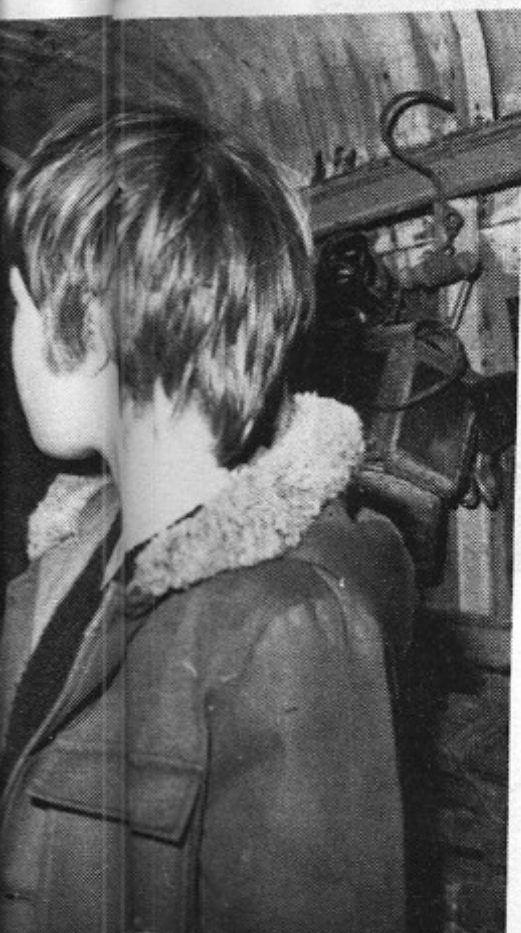
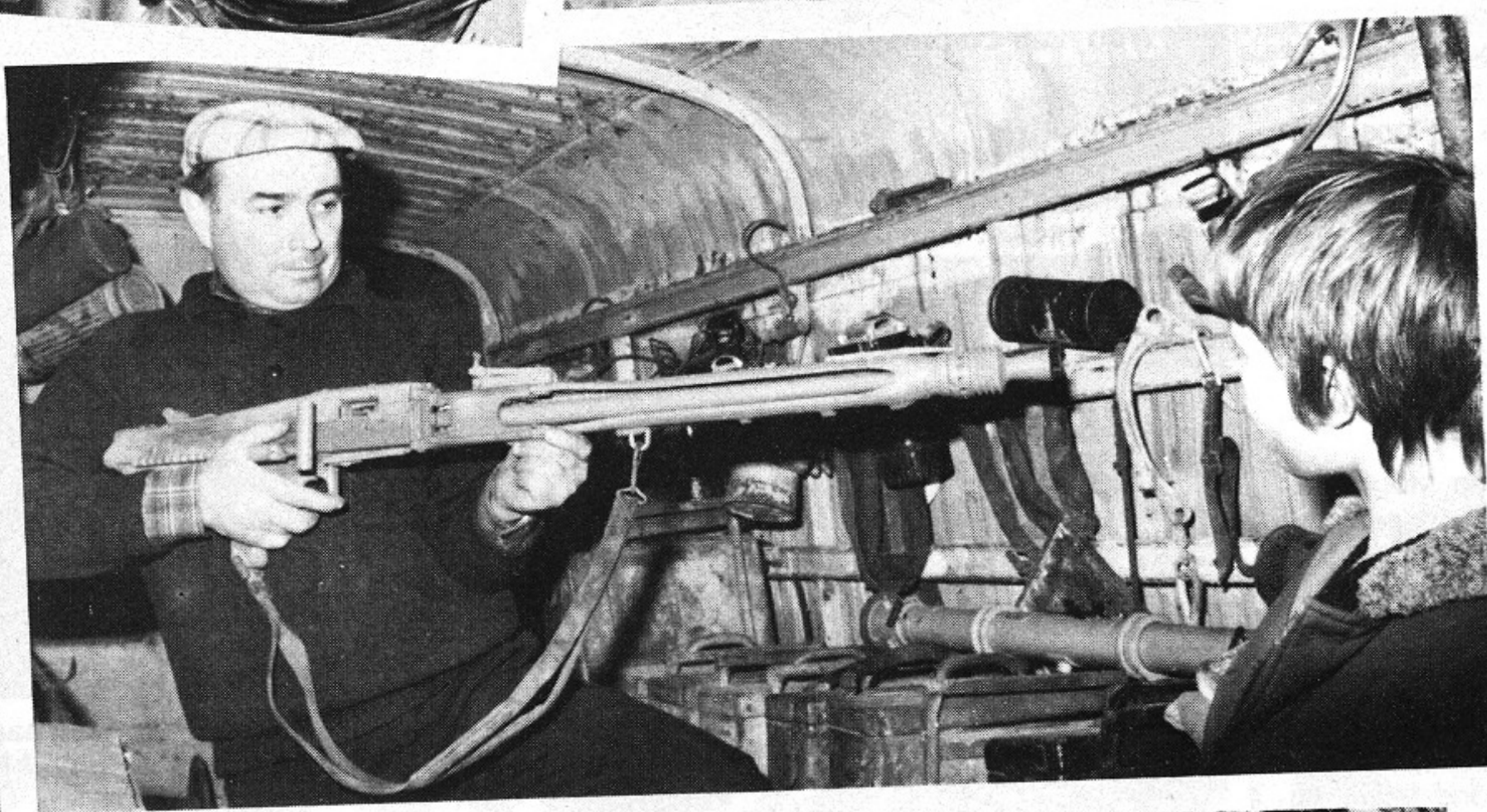


'40~'45 TOEN & NU

Verzamelingen

De Roudeix
Verzameling





'40~'45 TOEN & NU

Hier gebeurde het

Toen de Geallieerden hun invasie in Europa uitvoerden, was generaal Erwin Rommel de verantwoordelijke man voor de kustverdedigingswerken in Noord-Frankrijk. Op maandag 17 juli 1944 raakte hij gewond door een actie van geallieerde vliegtuigen. Voor de geallieerde piloot die de auto van Rommel beschoot, week diens auto niet af van de vele duizenden Duitse voertuigen die in de weken na de invasie door de geallieerde jachtvliegtuigen werden beschoten. Rommel keerde over de D4 via Livarot terug van een bezoek aan het hoofdkwartier van SS-Oberstgruppenführer Josef (Sepp) Dietrich, commandant van de 'Das Reich'-Divisie in St. Pierre-sur-Dives. In de Horch stafauto zat hij samen met zijn chauffeur Daniel, majoor Neuhaus, waarnemer Feldwebel Holke en Hauptmann Helmuth Lang.

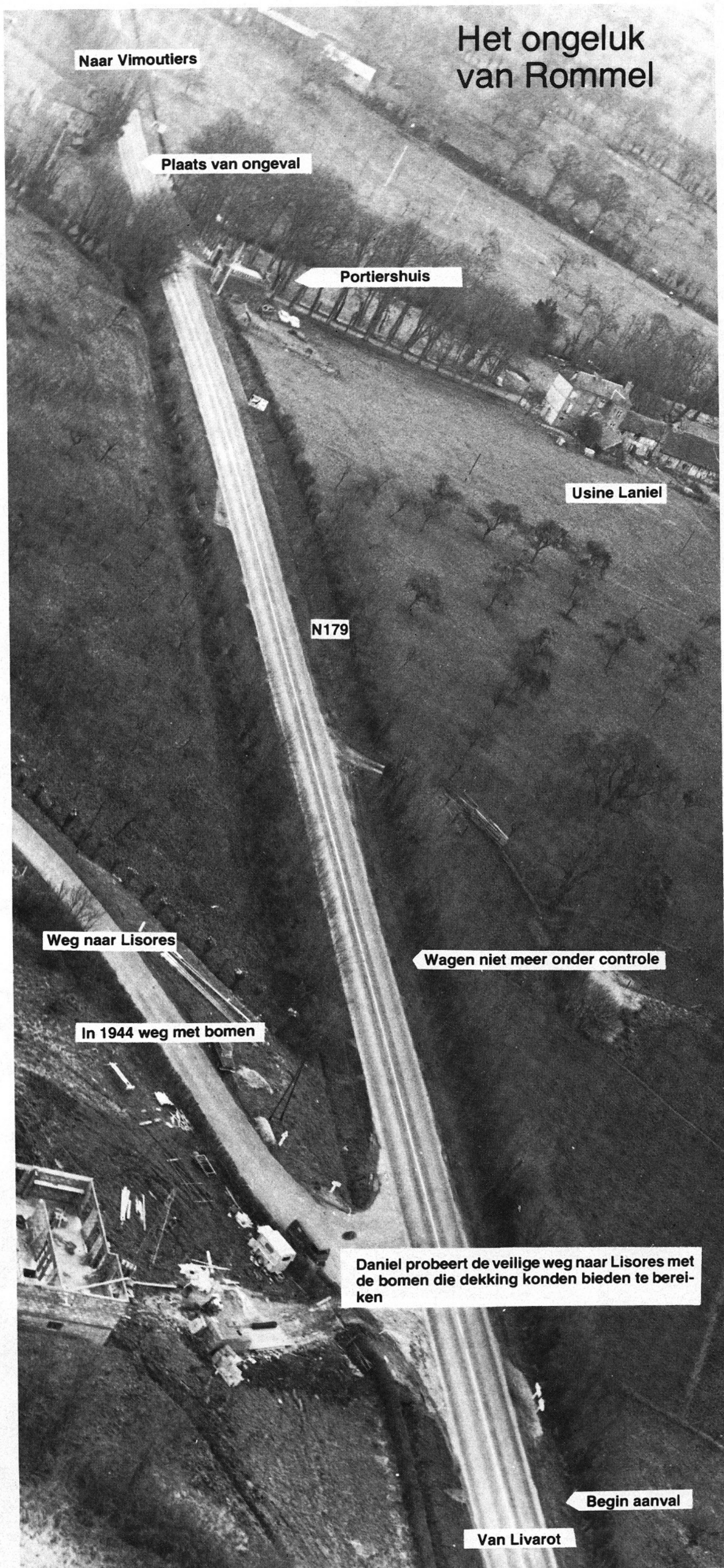
Volgens Hauptmann Lang gebeurde het volgende: 'Om ongeveer 16.00 uur vertrok maarschalk Rommel voor de terugreis van het hoofdkwartier van Dietrich. Hij wilde zo snel mogelijk terug zijn op het hoofdkwartier van Legergroep B omdat de vijand op een ander deel van het front bleek te zijn doorgebroken. Wij moesten uitkijken voor vijandelijke vliegtuigen die voortdurend de wegen beschoten en overal hingen stofwolken op de wegen. Overall langs de weg zagen wij in brand geschoten voertuigen en van tijd tot tijd werden wij door de vijandelijke bommenwerpers gedwongen secundaire wegen te gebruiken. Om ongeveer 18.00 uur waren wij in de buurt van Livarot. Langs de weg stond een aantal voertuigen die net waren beschoten en vlakbij ons waren eenheden vijandelijke bommenwerpers nog aan het werk. Daarom namen wij een door bomen aan het oog onttrokken weg, met de bedoeling de hoofdweg vier kilometer voor Vimoutiers weer op te rijden.

Toen wij de hoofdweg bereikten, zagen wij boven Livarot ongeveer acht vijandelijke duikbommenwerpers. Later hoorden wij dat die het verkeer op de weg naar Livarot al twee uur lang bezig hadden gehouden. Omdat wij dachten dat zij ons niet hadden gezien, bleven wij op de hoofdweg van Livarot naar Vimoutiers rijden. Plotseling waarschuwde Feldwebel Holke, onze waarnemer, dat twee vliegtuigen boven de weg in onze richting vlogen. Daniel, de chauffeur, kreeg opdracht zijn snelheid op te voeren en ongeveer 300 meter verder een zijweg in te slaan die ons wat dekking zou bieden.

Voor wij echter bij de zijweg kwamen, vlogen de vijandelijke vliegtuigen al 500 meter achter ons op een hoogte van een paar meter boven de weg in onze richting en werd het vuur geopend. Maarschalk Rommel keek net op dat moment achterom. De linkerkant van de auto werd geraakt. Een granaatscherf scheurde Daniel's linkerarm en -schouder open. Maarschalk Rommel raakte door glasscherven aan zijn gezicht gewond terwijl hij een klap op zijn linkerslaap en jukbeen kreeg waardoor hij een driedubbele schedelbasisfractuur opliep en praktisch onmiddellijk bewusteloos raakte. Majoor Neuhaus werd op de holster van zijn pistool geraakt en door de kracht van de klap liep hij een bekkenbreuk op.

Door zijn ernstige verwondingen raakte Daniel de macht over het stuur kwijt. De auto raakte een boomstronk, slipte naar de linkerkant van de weg en sloeg vervolgens over de kop in een greppel aan de rechterzijde van de weg. Hauptmann Lang en

Onze luchtfotoreconstructie van de aanval op 17 juli 1944 door het 602e Squadron op veldmaarschalk Rommel.



Het ongeluk van Rommel

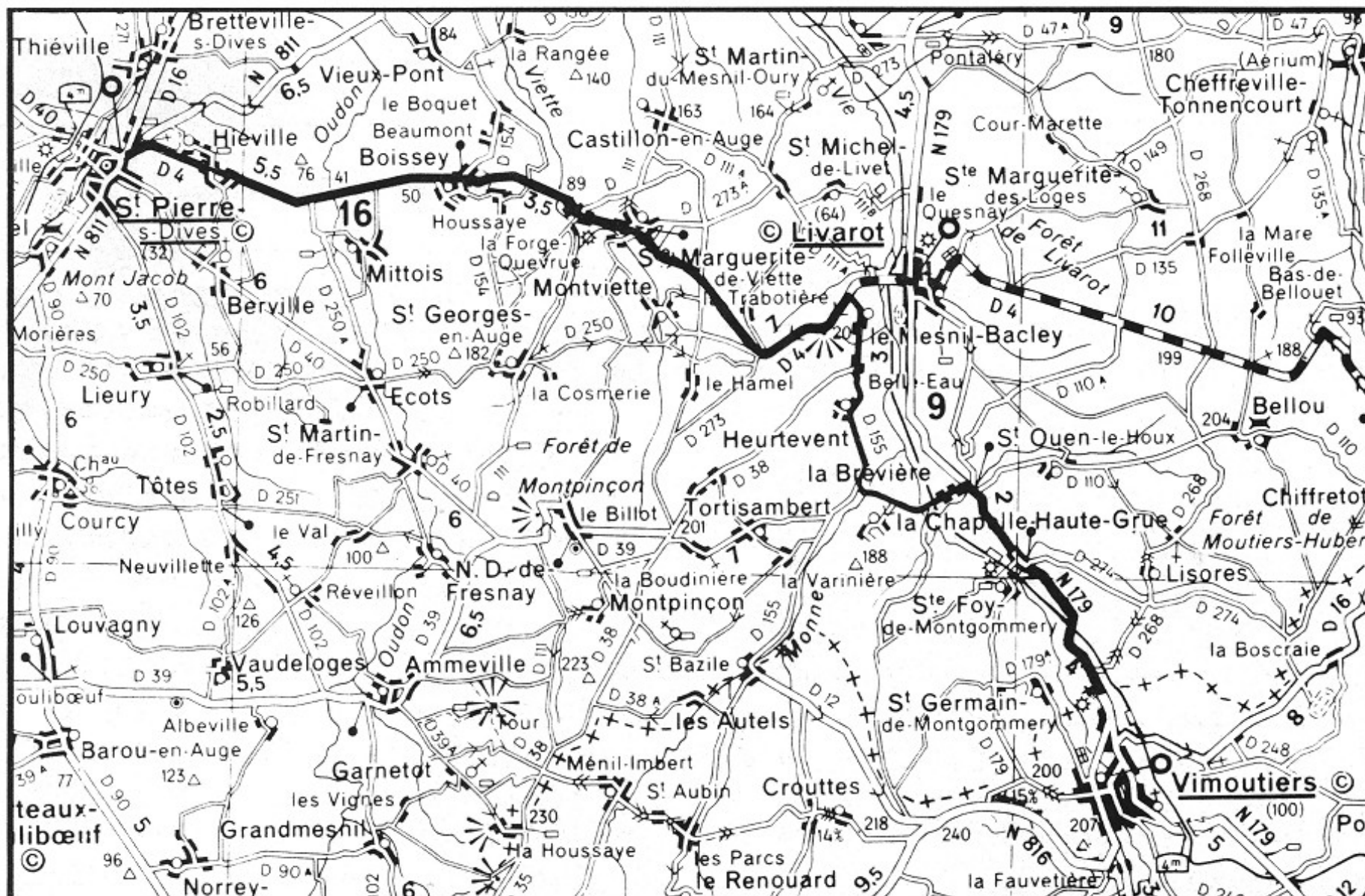
Feldweibel Holke sprongen uit de auto en zochten aan de rechterkant van de weg dekking. Maar- schalk Rommel, die bij het begin van de aanval de portierkruk had vastgehouden, werd bewusteloos uit de auto geslingerd toen die over de kop sloeg en lag languit op de weg ongeveer twintig meter achter de auto. Een tweede vliegtuig probeerde het werk van het eerste vliegtuig af te maken.

Meteen daarna werd maarschalk Rommel door Hauptmann Lang en Feldweibel Holke in veiligheid gebracht. Hij lag bewusteloos op de grond en was bedekt met bloed dat uit de vele wonden aan zijn gezicht, vooral uit zijn linkeroog en zijn mond stroomde. Hij was waarschijnlijk aan zijn linker- slaap geraakt. Zelfs toen wij hem in veiligheid hadden gebracht, kwam hij niet tot bewustzijn.

Om medische hulp voor de gewonden te halen, probeerden wij een auto te vinden. Het duurde ongeveer drie kwartier voor wij die hadden. De wonden van maarschalk Rommel werden door een Franse dokter behandeld. Zijn verwondingen wa- ren van ernstige aard en de dokter zei dat er weinig kans was dat hij het zou overleven. Enige tijd later werd hij, nog steeds buiten bewustzijn, met Daniel naar een luchtmachthospitaal in Bernay, ongeveer 40 kilometer verderop, overgebracht. Daar consta- teerden de artsen zwaar schedelletsel – een schedelbasisfractuur, twee breuken in de slaap en een versplinterd jukbeen, een wond in zijn linker- oog en diverse verwondingen in zijn gezicht ver- oorzaakt door glasscherven en de botsing. On- danks een bloedtransfusie overleed zijn chauffeur Daniel, die nacht.

De aanval wordt (in de officiële R.A.F.-annalen) toegeschreven aan piloten van het 602e Squadron (Glasgow) die toentertijd vanaf een tijdelijke lan- dingsstrip, de B 11, in de buurt van de batterij van Longues opereerden. In 'Spitfire – de geschiede- nis van een beroemd gevechtsvliegtuig' gaat de auteur, Bruce Robertson, nog verder en hij schrijft de aanval toe aan de squadronleader J. J. Le Roux. De uitgever heeft de gevechtsrapporten van squadronleader Le Roux van 17 juli 1944 nageke- ken; er wordt geen gewag gemaakt van een aanval op een stafauto, hoewel een dergelijke aanval wel wordt vermeld in het operatieboek van het squadron. Wij hebben de desbetreffende pagina uit dit boek gereproduceerd zodat de lezers dit zelf kunnen constateren. Hoe het ook zij, het 602e Squadron lijkt wel het uitschakelen van Rommel in een dergelijk kritieke fase van de strijd op zijn naam te hebben gezet.

Uiteraard wordt het verhaal van Hauptmann Lang,



Uiterst boven: De waarschijnlijke route van Rommel vanuit St. Pierre-sur-Dives. De stippellijn toont de route die hij zou hebben genomen wanneer Livarot niet door vliegtuigen zou zijn aangevallen. Met toestemming van Michelin (nr. 55 en 60, editie 12/1972). Boven: Rommel met 'Sepp' Dietrich (die ook vanuit de lucht in zijn auto werd beschoten) in 1944 in Normandië (Associated Press). Onder: De piloten van het 602e Squadron, 10 dagen na de aanval gefotografeerd. Squadronleader Le Roux staat derde van rechts (IWM).



Summary of Events

SECRET.

R
A

12 aircraft on an armed recce south of the lines, 4 carrying bombs. Near Flers the Squadron Leader's section bounced 6 M.E.109's flying at 4000 ft. S/LDR LE ROUX made an attack on one M.E. before he could fire the enemy a/c broke spun into the ground and burst into flames. He attacked another from 200 yds scored strikes all over, but only claims a DAMAGED. He also destroyed a staff car and a motor cyclist. F/O B.J. OLIVER (.N.Z.41930) destroyed a truck and a staff car with his bomb and also scored a staff car - flamer and two smokers with his cannon and mags. near Falaise. F/LT A.R. STEWART and F/SGT FRANCIS scored a truck and trailer - smoker near Flers. F/O G.L. ROBINSON destroyed a truck near Flers and had a head on attack with a ME109, but did not hit him. Aspi. rant REMLINGER (F.F30801) destroyed a motor cyclist and damaged a truck. Near Argentan SGT DOWNEY damaged a truck. Just S.E. of Argentan F/LT MANSON was going down to make an attack on M.T. when he was hit by flak. His No 2 - Sgt Downey, states that white smoke was coming from his engine. F/Lt Knason was seen to carry out a normal crash landing, but his machine appeared to be travelling too fast, as it ploughed

die immers in de auto aanwezig was, door de geschiedschrijvers als historisch juist bestempeld. Wanneer men echter de door Hauptmann Lang aangegeven weg probeert te volgen, dan valt dit moeilijk in overeenstemming te brengen met de wegen in de omgeving, een feit dat onze vriend Gerard Roger, die zijn hele leven in deze omgeving heeft gewoond, behoorlijk dwars zat. Daarbij kwam dat Alain Roudeix op die dag niet ver van de N179, de weg van Livarot naar Vimoutiers, afrasteringen repareerde. Hij was ooggetuige geweest van de aanval. Toen hij naar Vimoutiers terugkeerde, passeerde hij een groep huizen die La Gosselinaie werd genoemd en hij zag hoe een Horch in de sloot lag en een groep Duitsers bij de ingang van de Usine Laniel stond; een van de mannen had zijn arm verloren (Daniel, de chauffeur). De Duitsers vroegen hem waar het dichtstbijzijnde hospitaal was. De dichtstbijgelegen stad, Vimoutiers, had geen ziekenhuis en daarom adviseerde Alain Roudeix om naar een apotheek in Livarot te gaan, acht kilometer terug.

In 1970 kreeg Gerard Roger de gelegenheid deze zaak te corrigeren toen Hauptmann Lang, die toen in West-Duitsland woonde, een bezoek aan Normandië bracht. In gezelschap van Alain Roudeix ging hij met Helmuth Lang naar La Gosselinaie. Daar realiseerde Lang zich dat hij in de rapporten over het ongeluk een verkeerde route had vermeld. De wegen waren overvol; voortdurend loerden er vijandelijke vliegtuigen; het was een begrijpelijke fout. Onze twee experts Roger en Roudeix namen ons in februari 1975 mee naar de plaats van het ongeluk. Daar liepen wij langs de weg die nog net zo breed is als in 1944 naar de plaats waar de luchtaanval begon. Daarna liepen wij langs de afslag naar links die in 1944 naar een weg met bommen voerde en die Daniel had proberen te bereiken om dekking te zoeken. Omdat zij werden aangevallen voordat zij deze weg met bommen konden bereiken, reed de auto slingerend verder over de weg om heuvelafwaarts aan de linkerkant van de weg tegen een boom (nu niet meer

aanwezig) te botsen bij een brug over een zijriviertje van de rivier de Vie. Daar vlakbij, bij de portierswoning van de Usine Laniel, wees Alain Roudeix ons de plaats aan waar hij Rommel had gezien. Vervolgens reden wij naar Livarot om de apotheek op te zoeken waar Rommel met Daniel was heengebracht. Later bezochten wij het hospitaal in Banay, waar Rommel in kamer 9 lag. De volgende dag probeerde de uitgever de vlucht van de Spitfire IX van het 602e Squadron langs de N179 te reconstrueren in een Piper Cub uit 1944. In plaats van de neerhagelende kogels viel de bril van de uitgever overboord, even lager gevolgd door de inhoud van zijn maag! Ondanks dit smadelijke einde van onze naspeuringen is onze luchtfoto van de actie toch gelukt.

Boven: Een fragment uit het operatielogboek van het 602e Squadron van 17 juli. Afgebeeld met toestemming van H.M.S.O. Onder: Alain Roudeix op de plaats waar de Horch tegen de boom knalde die er nu niet meer is. Links: De weg naar de Usine Laniel.





Boven: Alain Roudeix voor de portiersloge, waar hij de gewonde Rommel in 1944 zag.



Boven: Helmuth Lang (tweede van links) in 1970 bij de Usine Laniel (Quest-France).



Boven: Squadron Leader 'Chris' Le Roux; met 23½ neergeschoten vijandelijke vliegtuigen was hij na D-Day de meest succesvolle piloot. Op 29 augustus 1944 is hij tijdens een vlucht naar Engeland neergestort en niet meer teruggevonden (IWM).



Midden: De apotheek in Livarot, waar Rommel eerst werd heengebracht. Hierna ging hij naar het hospitaal in Bernay, waar hij in kamer 9 lag, foto rechts.



DE CONFEDERATE AIR FORCE

GORDON RILEY

'40~'45
TOEN & NU

Verzamelingen

'De Confederate Air Force is een vaderlandslievende organisatie die zich ten doel heeft gesteld het veiligstellen en bewaren van de grootste gevechtsvliegtuigen uit heel de wereld uit de periode 1939-1945.' Deze inleiding van het CAF-handboek karakteriseert het doel van deze opmerkelijke organisatie, maar alleen een bezoek aan haar hoofdkwartier kan de ware betekenis van deze woorden onthullen. Op 'Rebelfield' in Harlingen, Texas, staat de meest uitgebreide verzameling van luchtwaardige vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog.

Zoals met de meeste van dit soort ondernemingen, begon de CAF op kleine schaal. In de vijftiger jaren kreeg een aantal piloten een P-51D Mustang gevechtsvliegtuig uit een oorlogsdepot in handen waarmee zij voor hun plezier vluchten uitvoerden. Spoedig werd de groep groter en werd er een ander gevechtsvliegtuig bemachtigd, deze keer een F-8F Bearcat van de Amerikaanse marine. Daarna werd het idee geboren om te proberen een verzameling van Amerikaanse gevechtsvliegtuigen op te bouwen. Toen begonnen de problemen echter pas goed.

Het grootste probleem was dat er nog maar weinig vliegtuigen luchtwaardig bleken, ondanks het feit dat de Tweede Wereldoorlog pas tien jaar daarvoor was afgelopen. Veel beroemde types zoals de



Uiterst boven: Zes P-47 Thunderbolts van de C.A.F., op 25 februari 1974 vliegend boven 'Rebel Field', geverfd in de kleuren van prominente gevechtseenheden in W.O. II. Het resultaat van 5 jaar restauratiewerkzaamheden. In 1969 werden deze toestellen vanuit Peru naar Amerika gehaald. Boven: Een Curtis SB2C-5 Helldiver, reg.nr. N 92879, gevlogen door kolonel Bob Griffin.



P-40 Warhawk, F6F Hellcat, P-38 Lightning en de SBD Dauntless waren vrijwel geheel van het toneel verdwenen. De eerste reactie van de groep was een gevoel van ontzetting dat vervolgens omsloeg in een enorme vastberadenheid om deze kostbare gevechtsvliegtuigen voor het nageslacht veilig te stellen voordat het te laat zou zijn.

Door geheel de Verenigde Staten werden bases bezocht, zelfs de enorme opslagplaatsen op het Litchfield Naval Air Station en de Davis-Monthan Luchtmachtbasis in Arizona werden niet overgeslagen. Maar overall was het hetzelfde: de overvloedige oorlogsvorraden werden, soms waren de toestellen nog splinternieuw, gewoon naar de smeltoven gereden, terwijl de militaire autoriteiten niets ondernamen om ook maar iets voor het nageslacht te bewaren.

De Confederate Air Force werd op 6 september 1961 een officiële organisatie toen zij als vereniging zonder winstbejag in Texas werd ingeschreven. Het lidmaatschap stond open voor maximaal 500 beroepsofficieren. Vanaf dat moment is de CAF in heel de wereld bekend geworden en aan

De thuishaven van het Spooksquadron. Rechtsonder: De hangar voor de bommenwerpers. Linksonder: museum, kantoren en C.A.F. officiersclub. Rechtsboven: Hangar voor gevechtsvliegtuigen. Midden: Onderhoudshangar. Linksboven: Parkeerplatform voor permanente tentoonstelling.

het lidmaatschap worden nu geen beperkingen meer gesteld. Momenteel zijn er meer dan 1000 actieve leden. Iedereen kan lid worden van de CAF, het lidmaatschap bedraagt \$ 125 voor het eerste jaar en \$ 100 voor de volgende jaren. Gediplomeerde werktuigkundigen zijn bijzonder welkom en voor hen bedraagt het lidmaatschap respectievelijk \$ 50 en \$ 25. Alle leden krijgen de titulaire rang van kolonel.

In 1963 was de CAF-verzameling van Amerikaanse gevechtsvliegtuigen compleet. De verzameling bestond uit een P-38 Lightning, P-40 Warhawk, P-51D Mustang, F4F Wildcat, F6F Hellcat, F8F Bearcat, F4U Corsair, P-39 Aircobra, P-63 Kingcobra en een P-47N Thunderbolt. Aangezien niet alle toestellen in Amerika konden worden verkregen, werd er veel geïmporteerd; de Kingcobra kwam bijvoorbeeld uit Honduras en de Thunderbolt uit Nicaragua. Van de tien toestellen waren er negen

luchtwaardig; het tiende toestel, de Aircobra, volgde uiteindelijk dankzij de jarenlange restauratiewerkzaamheden van kolonel Don Hull. Don is voortdurend met restauraties bezig en heeft sindsdien zes Mustangs uit Guatemala gerepareerd, een Spitfire IX herbouwd en hij heeft meegedaan aan de restauratie van de PBY-5A Catalina van de CAF die men bij de Koninklijke Deense Luchtmacht had weten te bemachtigen.

Het zou begrijpelijk zijn dat de officieren van de CAF nadat hun verzameling compleet was, waren opgehouden, maar dat deden zij niet! Ze begonnen nu ook over BOMMENWERPERS te praten. Eerst over de middelzware bommenwerpers als de Havoc, de Mitchell en de Invader, later over de

Een Grumman FM-2 Wildcat, geregistreerd als de N681S, geveerd in de kleuren van een toestel van het vliegdekschip de 'USS Ranger'.



Fortress en de Liberator en zelfs over een Superfortress! Men besloot te proberen alle Amerikaanse types gevechtsvliegtuigen te bemachtigen. Nog later werd dit zelfs uitgebreid tot alle geallieerde types en uiteindelijk tot de types van de As-mogendheden. De CAF ging proberen een verzameling van alle gevechtsvliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog op te bouwen, of tenminste zoveel als er nog te krijgen waren.

Toen de bommenwerpers begonnen binnen te komen, werd het duidelijk dat 'Rebel Field', dat toen in Mercedes, Texas, lag, te klein werd. De 900 meter lange startbaan was te kort en te licht voor de B-17 en de B-24 zodat men moest uitkijken naar een nieuw vliegveld. Gelukkig was de bekendheid van de CAF erg groot geworden en begin 1968 kreeg men een uitnodiging om het hoofdkwartier op de nieuwe internationale luchthaven in Harlingen, een paar kilometer verderop, in te richten. De luchthaven van Harlingen was eerst een basis geweest voor opleidingseenheden van de USAAF en de USAF en een van de hangars van de luchtmacht werd voor de CAF geschikt gemaakt. Het is onnodig te zeggen dat de CAF de gelegenheid aangreep voor uitbreiding en nu heeft men de beschikking over drie hangars op het nieuwe 'Rebel Field', een voor de bommenwerpers, een voor de gevechtsvliegtuigen en een derde voor het onderhoudswerk. Er is meer dan 7000 m² overdekte ruimte en er is een vierde hangar gepland om de snelgroeiende collectie te kunnen herbergen. In 1971 bedroegen de totale investeringen meer dan \$ 700 000; alleen de hangar voor de gevechtsvliegtuigen kostte al \$ 57 000. De betonnen parkeerruimte (meer dan 160 000 m²) werd gevuld met overcomplete vliegtuigen van de Luchtmacht en Marine, die aan de CAF werden geschonken op voorwaarde dat er niet mee wordt gevlogen. Een



Boven: Een Boeing B-17G Fortress, lichtgroen met donkergroene stippen! Onder: Een fraaie formatie – op de voorgrond een Lockheed P-38 Lightning; midden: een Messerschmitt uit de film de Slag om Engeland en boven: een North American P-51 Mustang.

paar types op deze gigantische parkeerruimte zijn een Boeing RB-47 Stratojet, Convair F-102, Delta Dagger, Martin RB-57 Canberra en een Republic F-84F Thunderjet.

Het is niet alleen een kostbare zaak om het terrein, de hangars en de onderhoudsafdelingen in te richten, maar het is ook een enorme opgave om de gevechtsvliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog te bemannen. Een jager kan nog wel door één persoon of een klein groepje worden gevlogen, maar bij een bommenwerper als een Fortress ligt dat wel iets anders. Een vlieguur kost bijvoorbeeld alleen al \$ 500 aan brandstof. Om deze enorm hoge exploitatiekosten te kunnen betalen heeft de CAF zogenaamde Maintenance Squadrons voor

elk vliegtuig geformeerd. Het lidmaatschap van een dergelijk squadron kost ongeveer \$ 500 waarvoor de leden dan gerechtigd zijn om in 'hun' vliegtuig als piloot of bemanningslid te vliegen, al naar gelang hun capaciteiten.

Door de toenemende nationale en internationale belangstelling werd het noodzakelijk een aantal onderafdelingen, zogenaamde 'Wings', te vormen die elders gevestigd zijn zodat leden in een andere streek de gelegenheid hebben aan CAF-vliegtuigen te werken zonder dat zij daarvoor honderden of zelfs duizenden kilometers behoeven te reizen. Op het moment zijn er zes CAF-Wings terwijl er nog meer in oprichting zijn. De bestaande Wings zijn:



Harlingen, Texas	Hoofdkwartier Wing
Galveston, Texas	Gulf Coast Wing
Hobbs, New Mexico	New Mexico Wing
Minneapolis, Minnesota	Southern Minnesota Wing
Fort Worth, Texas	Dallas-Fort Worth Wing
San Marcos, Texas	Central Texas Wing

De strijd die de CAF moest voeren om haar verzameling volledig te maken, is verbazingwekkend geweest. Er werden zelfs toestellen over de Atlantische Oceaan gevlogen, zoals bijvoorbeeld de Havilland Mosquito, terwijl sommige toestellen letterlijk onder de handen van de sloper vandaan werden gehaald. Toen men in 1966 besloot een B-29 Superfortress aan te kopen, liep de CAF tegen een stenen muur. Het logistieke commando van de Amerikaanse luchtmacht kon alleen maar zeggen dat er geen enkel toestel van dit type in Amerika voorhanden was. De mogelijkheid dat men ergens anders een compleet toestel van dit type zou kunnen krijgen, leek uitgesloten totdat een piloot op een gegeven moment rapporteerde dat hij vanuit de lucht een aantal geparkeerde B-29's had gezien in het Marinewapencentrum, China Lake, in Californië.

Weer werd contact opgenomen met de Amerikaanse luchtmacht om hen te overtuigen van het feit dat er bij China Lake 85 B-29's stonden. Het logistieke commando ontkende weer het bestaan van deze toestellen maar voegde daar aan toe dat wanneer de marine B-29's over zou hebben, de CAF er een mocht uitzoeken. Dit was een aanbod dat niet kon

worden afgeslagen. Er werd een team geformeerd onder leiding van Jack Kern van Aero Service International, samen met twee CAF-leden, Duane Egli en J. A. McCafferty. Kolonel Victor N. Agather, die bij de ontwikkeling van de B-29 betrokken was geweest, sponsorde de onderneming voor het grootste deel.

De vliegtuigen hadden 17 jaar in de Californische woestijn gestaan en veel toestellen waren als schietschijf voor nieuw ontwikkelde wapens gebruikt. Een aantal van deze toestellen was echter nog bijzonder gaaf en uiteindelijk werd het best geconserveerde toestel, serienummer 44-62090, uitgekozen. Op 31 maart 1971 begonnen de restauratiewerkzaamheden en gedurende de volgende negen weken werd het toestel van voor tot achter geïnspecteerd. Alle hydraulische en elektrische systemen werden getest en alle bedrading en leidingen die daarvoor in aanmerking kwamen, werden vernieuwd. De vlieginstrumenten werden gecontroleerd, getest, vervangen en opnieuw geïnstalleerd. Toen dit eenmaal achter de rug was, werden de motoren en het landingsgestel gecontroleerd. De ramen werden voorzien van nieuw plexiglas en op 2 augustus 1971 was de B-29 klaar om te vertrekken.

Het Superfort steeg, beladen met reserve-onderdelen die uit de andere B-29's waren gesloopt, op van China Lake met Randy Sohn aan de stuurknuppel. Zes uur en achtendertig minuten later

landde het toestel op 'Rebel Field', na een non-stop-vlucht van 2400 kilometer zonder enig technisch probleem. Dat was de enige vlucht die de B-29 (nu met de civiele registratie N4249) tot achter in 1974 maakte. Toen de auteur 'Rebel Field' in augustus 1974 bezocht, had men al meer dan \$ 40 000 besteed aan de restauratiewerkzaamheden, maar het toestel was gereed voor een eerste testvlucht. De B-29 trad in september van dat jaar op in een luchtshow op Harlingen.

Dit verhaal van deze B-29 is een typerend verhaal dat op elk van de meer dan 60 toestellen die de CAF heeft, zou kunnen slaan. Zoals de zes P-47D Thunderbolts die Ed Jurist in Peru opduikelde, de twee Spitfires en een Mosquito uit Engeland, de vier Spaanse Messerschmitt 109's die voor de film De Slag om Engeland waren gebruikt – het is een eindeloze lijst.

De vliegtuigen staan nu bekend onder de naam 'Spooksquadron' van de CAF. Hun bekendheid werd enorm in Amerika sinds de gedenkwaardige manifestatie 'Transpo 72', die op de luchthaven van Dulles, Washington, werd gehouden. Het 'Spooksquadron' kwam met twintig oorlogsvliegtuigen vanuit Texas en tien dagen lang gaven zij twee keer per dag een demonstratie.

De CAF gaat nog steeds door haar luchtvloot te vergroten. Om met luitenant-generaal Tom Gerrity te spreken bij de opening van het eerste museumgebouw in Mercedes: '... dit is nog niets'.



De luchtwaardige armada van de Confederate Air Force

Beech C-45J Expediter	N79AG	Hisp. HA.1112-M1L (Me Bf 109)	N109ME	North American AT-6A Texan	N4447
Bell P-39Q Aircobra*	N6968	Lockheed L-18 Lodestar	N30N	("Zero" replica)	
Bell P-63 Kingcobra	N191H	Lockheed P-38L Lightning	N345	North American AT-6A Texan	N11171
Boeing PT-17 Kaydet	N727E	Lockheed P-38L Lightning	N257	("Zero" replica)	
Boeing N2S-3 Kaydet	N66004	Lockheed P-38L Lightning	N38LL	North American AT-6A Texan	N15799
Boeing B-17G Fortress	N3676G	Martin B-26C Marauder* *	N5546N	("Zero" replica)	
Boeing B-29 Superfortress	N4249	North American B-25J		North American AT-6A Texan	N15797
Consolidated C-87 Liberator	N12905	Mitchell	N3676G	("Zero" replica)	
Consolidated PBV-5A Catalina	N15KL	North American B-25N		Republic P-47D Thunderbolt	N47DA
Curtiss P-40N Warhawk	N1226N	Mitchell	N201L	Republic P-47D Thunderbolt	N47DB
Curtiss SB2C-5 Helldiver	N92879	North American B-25N		Republic P-47D Thunderbolt	N47DC
de Havilland DH.98		Mitchell	N3161G	Republic P-47D Thunderbolt	N47DD
Mosquito 35	N9797	North American B-25N		Republic P-47D Thunderbolt	N47DE
Douglas A-20 Havoc*	N67921	Mitchell	N9494Z	Republic P-47D Thunderbolt	N47DF
Douglas A-26B Invader	N6101C	North American P-51C		Republic P-47N Thunderbolt	N47TB
Douglas A-26B Invader	N320	Mustang	N9288	Ryan PT-22 Recruit	N22AL
Douglas C-47 Skytrain	N491P	North American P-51D		Ryan PT-22 Recruit	N48742
Douglas SBD-3 Dauntless	N54532	Mustang	N5428V	Vickers Supermarine Spitfire IX	N238V
Douglas B-23 Dragon	N62G	North American P-51D		Vickers Supermarine Spitfire IX	N1882
Fairchild PT-19 Cornell	N48252	Mustang	N10601	Vultee BT-13 ("Val" replica)	N2200S
Fairchild PT-26 Cornell	N4732G	North American F-28B		Vultee BT-13	N56336
Goodyear FG-1D Corsair	N9964Z	Twin Mustang*	N12102	Vultee BT-15 Valiant	N75004
Grumman F6F Hellcat	N1078Z	North American AT-6A Texan	N9790Z	Waco CGA-4 glider	—
Grumman F8F-3 Bearcat	N825C	North American AT-6A Texan	N3246G		
Grumman FM-2 Wildcat	N681S	North American AT-6A Texan	N3239G		
Grumman TBM-3E Avenger	N6583D	("Kate" replica)			
Hisp. HA.1112-M1L (Me Bf 109)	N9938	North American AT-6A Texan	N9097		
Hisp. HA.1112-M1L (Me Bf 109)	N9939	("Kate" replica)			
Hisp. HA.1112-M1L (Me Bf 109)	N8575	North American AT-6A Texan	N6298C		

De nagebouwde Japanse vliegtuigen werden gemaakt voor de film 'Tora Tora Tora' en de Duitse replica's voor de film 'De Slag om Engeland.'

* Wordt gerestaureerd ** Niet luchtwaardig

Grote Namen

Admiraal Yamamoto en zijn G4M 'Betty'

De volledig geslaagde hinderlaag voor admiraal Isoroku Yamamoto, de 59 jaar oude commandant van de Keizerlijke Vloot en briljante architect van de aanval op Pearl Harbour, was te danken aan het feit dat de Amerikanen precies wisten waar zijn vliegtuig op 18 april 1943 zou zijn. Zonder dat de Japanners dit wisten, hadden de Amerikanen vlak voor de Slag in de Midway hun geheime codes gebroken en de tocht van de admiraal langs de verschillende eenheden op Bougainville op de Salomonseilanden bood hun een unieke gelegenheid de vijand van een zijn meest begaafde strategen te beroven. Het voornaamste probleem vormde de afstand; Bougainville lag op een afstand van 512 kilometer van de basis van het 339e Gevechtssquadron op Guadalcanal, een afstand die uiteindelijk bijna 700 kilometer zou moeten worden om de eilanden die in Japanse handen waren, onderweg te omzeilen.

De monteurs werkten dag en nacht om de P-38's uit te rusten met extra brandstoftanks en op zondag 28 april steeg de eerste Lightning op met aan de stuurknuppel majoor John W. Mitchell.

Twee P-38's moesten in het begin al terugkeren maar de overige 16 zetten koers naar het ontmoetingspunt. Een stricte radiostilte moest in acht worden genomen tot het moment dat de vijandelijke vliegtuigen in zicht zouden zijn.

De Mitsubishi G4M 'Betty' van Yamamoto, een zuster toestel en het escorte van 6 A6M 'Zeke' gevechtsvliegtuigen stegen om 06.00 uur op van Rabaul voor de vlucht naar Bougainville. De Japanse staf officieren hadden precies volgens het tijdschema gehandeld en deze nauwkeurigheid zou van groot belang blijken bij de dood van Yamamoto. De Amerikanen wisten hoe laat hij op Ballale Island, de eerste tussenlandingsplaats, zou arriveren. Mitchell schatte het tijdstip van ontmoeting met het vliegtuig van de admiraal op ongeveer 09.35 uur. Deze tijd bleek correct te zijn.

De Lightnings werden verdeeld in vier groepen van vier vliegtuigen. Twee toestellen, bemand door de luitenants Hine en Holmes, voegden zich bij de aanvalsgroep die bestond uit kapitein Thomas G. Lanphier en luitenant Rex. T. Barber. Deze vier vliegtuigen zouden de bommenwerpers aanvallen terwijl de overige toestellen de Zekes zouden bezighouden.

Na een voorspoedige vlucht kregen de P-38's hun doel om 09.30 uur in zicht. Terwijl zij de extra brandstoftanks afwierpen, klom de groep van Lanphier naar boven om de aanval in te zetten. Toen zij de Lightnings in het oog kregen, maakten



Boven: Admiraal Isoroku Yamamoto, gefotografeerd op de brug van zijn vlaggeschip de Nagato.
Onder: Op 11 april 1943 begroet admiraal Yamamoto marinepiloten die op het punt staan te vertrekken vanaf de basis Rabaul East (Atsushi Hirota).

de Betty's de fout om naar beneden naar de jungle van Bougainville te duiken, waardoor zij hun hoogtevoordeel niet konden uitbuiten. De snelheid waarmee het volgende gevecht zich afspeelde, maakte het niet geheel duidelijk welke piloot – of piloten – de bommenwerper van Yamamoto neerschoten.

Waarschijnlijk viel zowel Barber als Lanphier het toestel aan, maar er zijn geen documenten die dit kunnen bevestigen of ontkennen. Bovendien waren de camera's van de P-38's leeg omdat er op het moment van de aanval geen films beschikbaar waren. Het neergestorte toestel van Yamamoto

vertoonde schade aan het staartstuk en het richtingsroer. Het verslag van Barber maakt gewag van deze schade:

'Ik schoot onmiddellijk op de bommenwerper en bleef doorgaan tot ik het toestel tot op een lengte was genaderd. Het verloor een behoorlijk stuk van het staartstuk en het richtingsroer.'

Omdat Barber zich na de beschieting drie Zekes van het lijf moest houden, zag hij de Betty niet neerstorten, hoewel het laatste wat hij zag was dat het toestel op een hoogte van ongeveer 150 meter op zijn rug met een grote rookpluim naar beneden gleed. Dit werd bevestigd door de enige Japanse



**Een oorlog van
een week!**

**De meidagen van
1940 herleven door
het sfeerdocument:**

Mei 1940 f 9,75

Zie pagina 53



Boven: Brigade-generaal D. C. Strother speldt hier kapitein Thomas G. Lanphier het D.F.C. en de Zilveren Ster op voor zijn aandeel in de aanval (USAF). Onder: De begrafenisstoet verlaat het Suiko-Shagebouw op weg naar het Hibiya Park (Atsushi Hirota).

overlevende, vice-admiraal Ugaki, die Yamamoto's toestel 'langzaam boven de jungle zag vliegen, in zuidelijke richting, met langs de romp en vleugels lekkende oranje vlammen.' Deze twee verklaringen staan in tegenstelling tot het rapport van Lanphier dat geen melding maakt van een aanval op een reeds aangeschoten vliegtuig:

'Ik begon op de bommenwerper te schieten loodrecht op de vliegrichting. Eerst begon de rechtermotor en vervolgens de rechtervleugel te branden.' Lanphier vermeldt verder hoe het achterste kanon van de Betty terug begon te schieten en hij zwenkte af waarna vrijwel meteen de rechtervleugel van het toestel afknapte en de bommenwerper in de jungle neerstortte en explodeerde. Het was 09.34 uur. Reddingsploegen op de grond moesten een bosbrand blussen om het toestel van Yamamoto te bereiken. Zijn toegewijde adjudant vond het verkoelde lichaam nog in de gordels van de stoel — met de kin op zijn samoeraizwaard. Nog slechts één andere persoon kon worden geïdentificeerd: admiraal Takata. Later werd vastgesteld dat Yamamoto al dood was voor het toestel in de jungle neerstortte — hij had een schot door zijn schouder en zijn hoofd gekregen.

Pas een maand na het ongeluk maakten de Japanners op 21 mei de dood van Yamamoto bekend.

De Amerikanen, die niet te koop wilden lopen met het feit dat zij de Japanse geheime codes hadden gekraakt, hielden wijselijk hun mond. Pas na de capitulatie van Japan werd deze actie bekend gemaakt. Kapitein Lanphier en de anderen ontvingen onderscheidingen voor hun aandeel in de actie.

Na de oorlog werd kapitein Lanphier een van de leidende mensen bij de luchtmacht op het gebied van de vliegtuigelektronica. Het feit dat hij het was geweest die admiraal Yamamoto zou hebben neergeschoten, werd echter aangevochten door Rex Barber, zijn toenmalige vleugelman, die inmiddels verzekeringsagent was geworden in Culver, Oregon. Deze strijd ging door terwijl men de eigenlijke oorzaak van de dood van admiraal Yamamoto praktisch uit het oog verloor — namelijk de Amerikaanse decodeeractiviteiten.

Op 13 april 1943 om 17.55 uur seinde de commandant van de 8e Japanse vloot het reisschema van de admiraal naar de onderdelen die een bezoek van Yamamoto zouden krijgen. Vanwege de vele getallen, tijden, gegevens en adressen werd de veiligste Japanse code JN25 gebruikt.

De Amerikaanse decodeereenheden FRUPAC waren er echter net met behulp van een IBM ponskaartsysteem en de gelukkige vondst van 200.000 codeboeken in een op Guadalcanal gestrande onderzeeër in geslaagd deze code te kraken, hoewel de sleutelwoorden die telkens werden gebruikt, elke maand werden gewisseld. Vanwege de vele adressen waar dit bericht naar toe ging, vermoedden de Amerikanen dat het hier

om een zeer belangrijke mededeling ging en het gecodeerde bericht werd daarom ter vertaling gestuurd naar een van de meest eminente mannen op dit gebied, overste Alva B. Lasswell, die vloeiend Japans sprak. Samen met twee andere codespecialisten, de kapiteins-ter-zee Thomas H. Dyer en Wesley A. Wright, werd het bericht woord voor woord ontcijferd . . . RR voor Rabaul . . . RXZ voor Ballale . . . RXP voor Buin. Het volledige bericht luidde:

De opperbevelhebber van de vloot zal Ballale, Shortland en Buin bezoeken volgens het onderstaande schema:

1. 06.00 uur: vertrek vanuit Rabaul met middelzwaar gevechtsvliegtuig (geëscorteerd door 6 ja-



gers); 08.00 uur: aankomst Ballale. Dadelijk vertrekken aan boord van een onderzeebootjager naar Shortland (Schip dient gereed te liggen), aankomst 18.40 uur. Vertrek Shortland 09.45 uur aan boord van bovengenoemde onderzeebootjager, aankomst Ballale 10.30 uur. (Voor het transport dient op Shortland een aanvalsboot en in Ballale een motorsloep gereed te liggen). Om 11.00 uur vertrek uit Ballale met vliegtuig naar Buin, aankomst 11.10 uur. Lunch op hoofdkwartier. (De oudste stafofficier van de 26e Luchtvloot dient aanwezig te zijn). Om 14.00 uur vertrek met vliegtuig vanuit Buin, aankomst Rabaul 15.40 uur.

2. Inspectieprocedures: Na het uitbrengen van rapport over de situatie zullen de troepen (en de patiënten in de hospitalen) worden bezocht. De dagelijks werkzaamheden dienen echter doorgang te vinden.

3. Het tenue zal het tenue van de dag zijn met uitzondering van de commanderende officieren van de verschillende eenheden die gevechtsskleding met onderscheidingen zullen moeten dragen.

4. Wanneer het weer de reis onmogelijk maakt, wordt de tocht een dag uitgesteld.

Het wrak bleef in de jungle van Bougainville liggen. In juni 1969 probeerde een Australische fotograaf-journalist het toestel op te sporen. Dit is zijn verhaal:

Eerst bezocht ik Port Moresby waar ik een gesprek had met Bill Chapman van het oorlogsmuseum. Bill vertelde mij wat hij wist en wees mij de vermoedelijke plaats van het wrak op Bougainville bij Buin aan. Hij liet mij ook een van de stuurknuppels van Yamamoto's toestel zien die hij voor het museum had gekregen.

Van Port Moresby vloog ik naar Lae; daar werd mij verteld dat de andere stuurknuppel in het bezit was van het '183e Helikopterverkenningregiment'.

Van Lae vloog ik naar Rabaul waar ik een gesprek had met pater Church van de katholieke missiepost in Kokopo, een paar kilometer van Rabaul. Pater Church had net een paar maanden eerder een tocht naar het vliegtuig gemaakt en had het identificatieplaatje van het toestel als souvenir meegenomen. Het leek wel alsof het toestel van Yamamoto door het hele Zuidzegebied was verspreid, hier een stukje, daar een stukje. Maar er waren slechts weinig mensen die het wrak in de jungle echt hadden gezien.

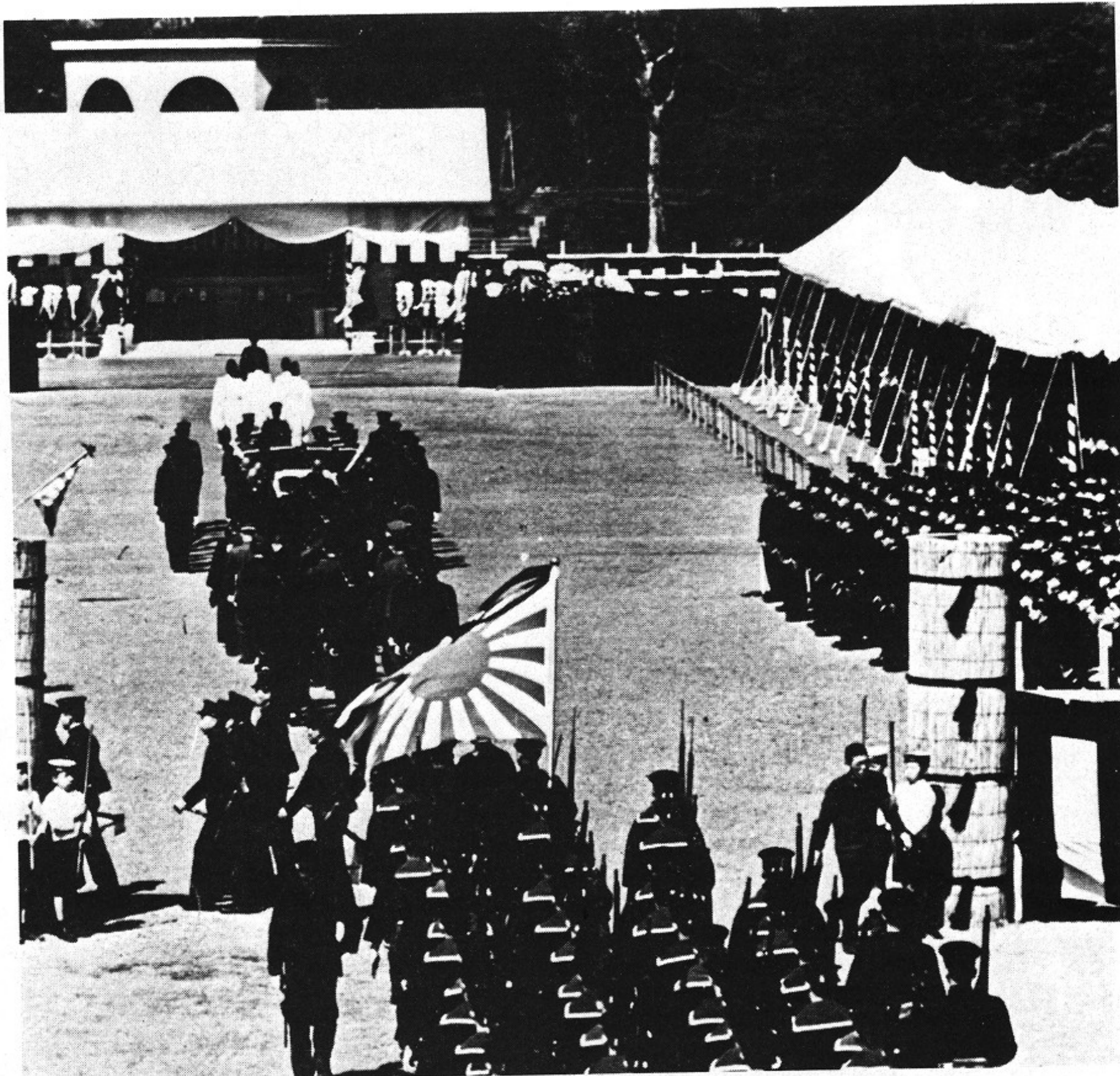
Twee dagen later vloog ik naar Buin op Bougainville. Wij landden op een oude Japanse landingsstrip; in de verte zagen wij het stadje liggen. Een aantal kilometers van dit stadje verwijderd ligt de Kahili landingsstrip – het vliegveld waar Yamamoto heen wilde.

Kahili is een uitgestrekt stuk kaal land met wat onkruid. Door de gezamenlijke kerken is aan een kant van het terrein een groot wit kruis geplaatst ter herdenking van diegenen die hier in de oorlog hun leven verloren. Langs de landingsstrip zijn nog bomkraters te zien en de bomen en struiken langs de strip vertonen nog de littekens van de bombardementen en de beschietingen.

Zelfs het stadje Buin is 16 kilometer landinwaarts verplaatst. Op de plaats van het oude stadje staan alleen nog maar een paar oude Japanse marinekanonnen.

In Buin nam ik contact op met de assistent-districtscommissaris Malcolm Lang. Hij was al vele jaren in Buin maar was feitelijk nog nooit naar het wrak dat ik zocht gaan kijken. Hij vertelde mij dat er een jaar eerder een fotograaf van de Japanse regering was geweest die vroeg of men hem naar het wrak kon brengen. Hij werd er heengebracht, nam zijn foto's en ging toen weer terug naar Japan. Het enige doel waarvoor hij was gekomen, was een aantal foto's van het vliegtuig van Yamamoto te maken.

Op vrijdag 13 juni, de volgende dag, wees Malcolm Lang een inlandse agent aan die mij naar een dorpje 25 kilometer verderop bracht waar wij waarschijnlijk een gids zouden kunnen krijgen. De agent en ik hotsten over een zogenaamde weg naar een dorpje dat Kokopo heette (niet te verwar-



Boven: Op 5 juni 1943 arriveert de stoet in het Hibiya Park. Hier vond de plechtigheid plaats en werden drie salvo's saluutschoten afgevuurd. Op de achtergrond het gemeentehuis van Tokyo (Atsushi Hirota). Onder: Het herdenkingskruis van de gezamenlijke kerken op het vliegveld van Kahili, opgedragen aan iedereen die sneuvelde op Bougainville; gefotografeerd door Bruce Adams

ren met het gehuchtje Kokopo bij Rabaul) waar wij stopten en direct door een groot aantal inboorlingen werden omringd. Daar nam de agent het initiatief over – in de streektaal sprak hij langer dan twintig minuten met de inboorlingen. Wij vernamen dat de oude inboorling die als jongeman had geholpen bij het bergen van het lichaam van Yamamoto, het dorp twee jaar geleden had verlaten om in Kieta te gaan werken.

Na een half uur hadden wij de gids gevonden die de Japanse fotograaf het jaar tevoren naar het toestel had gebracht. Hij wilde ons er ook wel naar toe brengen.

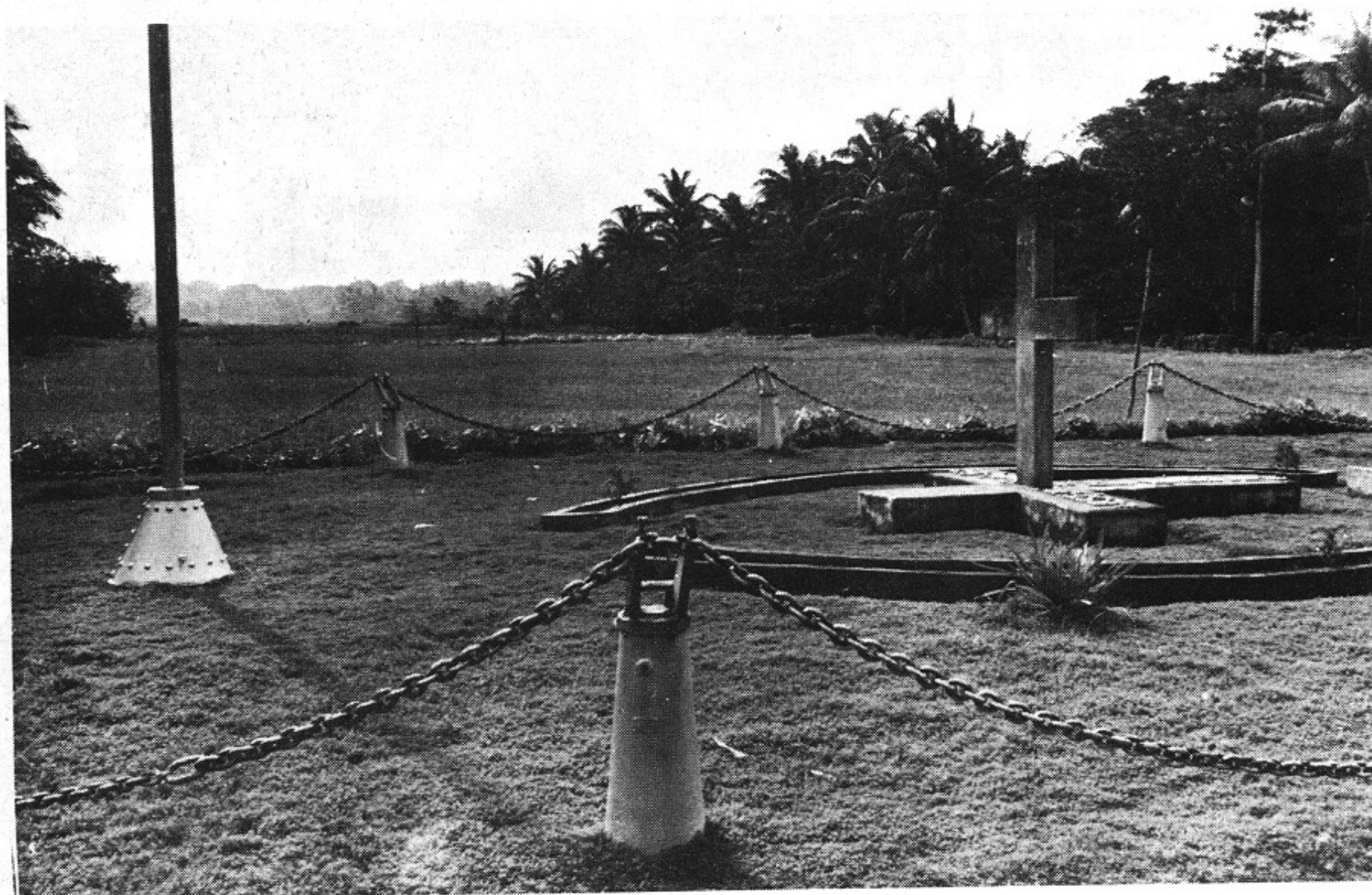
We klommen weer in het voertuig en volgden de richting die de gids ons aangaf. Drie kwartier later stopten wij bij een bruggetje over een kreek en gingen te voet verder. Wij werden nu geconfron-

teerd met een bijna ondoordringbare muur van struiken, takken en lianen.

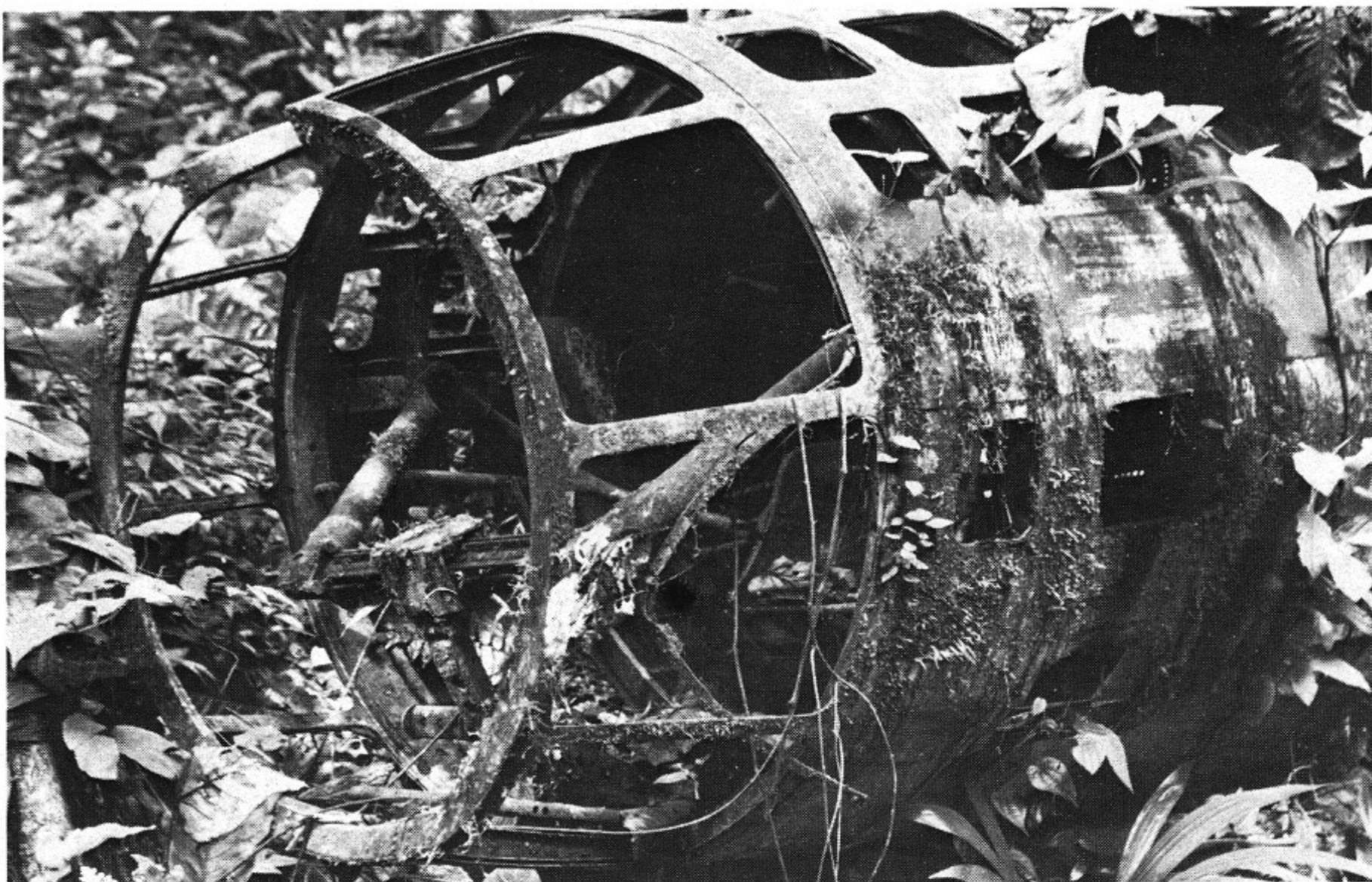
Wij kaptten ons een weg door de jungle met onze kapmessen totdat wij op een smal, ongebruikt spoor stuitten. Onze gids vertelde dat dit spoor jaren geleden werd gebruikt toen er nog een dorpje in de jungle lag.

Het was erg stil in het oerwoud en het enige geluid dat wij konden horen was het ritselen en kraken van de takken onder onze voeten. Wij baadden in het zweet en stuitten op een riviertje. Het koele water was ons welkom toen wij tot onze borst in het water de rivier overstaken. Weer een eind lopen, weer een rivier, weer een kreek – zo gingen wij twee uur lang door.

Toen ik de volgende bocht van het spoor omsloeg, zag ik het plotseling. Op een grote open plek



bedekt met mos en lianen lag de nog steeds als de romp van een vliegtuig herkenbare massa. De neus van de Betty was totaal vernield. Een motor was verbrand en verkoold. De romp en het staartstuk vormden nog praktisch een geheel. Het oerwoud deed zijn rechten echter al weer gelden. Grote delen van de romp waren met dik groen mos bedekt. Kleine boompjes en struiken groeiden door de geschutstorens. Ik kon hagedissen over de bodem van het toestel horen krabbelen – de meeste openingen van het toestel waren door spinnwebben bedekt. Dozijnen kogelgaten markeerden de huid van de romp. Een paar meter van het toestel lagen twee stoelen op de grond. Die waren uit het toestel gehaald; een van de stoelen vertoonde kogelgaten in de rugleuning. Aangezien ik de rapporten over de dood van Yamamoto had gelezen, vroeg ik mij af of hij misschien in deze stoel had gezeten tijdens de aanval. De boomtoppen rondom de Betty vertoonden geen sporen van het ongeluk. Dat had de natuur al jaren geleden hersteld. De grond was dampig, vochtig en wemelde van kleine insecten. Door de zon en de regen van vele jaren in dit oerwoudklimaat was de camouflageverf van de romp gebladderd, het metaal was echter nog niet door roest aangetast.



Na zijn inspannende tocht door de jungle bracht Bruce Adams deze foto's van de verongelukte bommenwerper mee terug. Boven: De achterkoepel, bedekt met mos en lianen.

Het was laat in de middag en de lage zonnestralen vielen schuin door de bomen over het toestel. Het was een macabere scène van dood en verderf, het was de slotscène van een belangrijke actie die in de geschiedenis van de oorlogsvoering in de Stille Zuidzee al bijna vergeten is. In de toekomst zal het toestel van admiraal Yamamoto verder verdwijnen onder de oerwoudbegroeiing en in vergetelheid raken. Men had het lichaam van admiraal Yamamoto op de avond van 18 april gevonden. Hij zat nog in zijn stoel midden in het vliegtuig. Het lichaam werd naar Buin gebracht vlakbij het Japanse hoofd-

kwartier en het werd op 21 april gecremeerd. Op 5 juni 1943 vond een plechtige staatsbegrafenis plaats in Tokio. Om 08.50 uur werd de kist, die bedekt was met een groot wit kruis, op een affuit geplaatst nadat de admiraal de nacht tevoren opgebaard was geweest in het Suiko-Sha-gebouw. Een uur later arriveerde de stoet, die werd voorafgegaan door de Keizerlijke Marineband, in Hibiya Park waar de ceremonie werd bijgewoond door de Minister van Defensie, meer dan 1500 marinemensen en meer dan honderdduizend burgers. Er werden drie salvo's saluutschoten afgevuurd waarna de stoffelijke resten naar de Ta-

ma-begraafplaats werden overgebracht. Wat ons als westerlingen zal verbazen, is het feit dat zijn stoffelijke resten werden verdeeld. Een gedeelte werd in Rama begraven en een ander deel ging naar zijn familiegraf in de Chuko-Ji Tempel in Nagaoka. Onze Japanse correspondent, Atsushi Hirota, verklaarde dat in bijzondere gevallen, of wanneer dat de wens van de overledene is, stoffelijke resten in Japan worden verdeeld, waarbij een gedeelte op een publieke begraafplaats wordt begraven, waar het door het publiek kan worden bezocht, terwijl het andere deel naar het familiegraf gaat.



Mist u een nummer of wilt u iets bestellen?

Schrijf op een girokaart wat u wenst te ontvangen, verhoog dit bedrag met f 2,75 verzendkosten en na ontvangst van dit bedrag ontvangt u van ons het gevraagde z.s.m. Postgiro 233876, t.n.v. Uitgeverij Tijl, Blaloweg 20, Zwolle. Telefoon 05200-10801.

Nummer 1: Normandië	f 4,95
Nummer 2: De slag om Arnhem	f 4,95
Nummer 3: De Roerdammen	f 4,95
Nummer 4: De slag in de Ardennen	f 4,95
Nummer 5: Dieppe-Eben Emaël	f 4,95
Nummer 6: De V-wapens	f 4,95
Nummer 7: Mussolini-Patton	f 4,95

Verzamelband Toen en Nu f 11,75

Mei 1940: Een originele herdruk van de Zwolsche Courant uit de eerste oorlogsweek 32 pagina's f 9,75

Februari 1953: Een originele herdruk van de Zwolse Couranten uit de eerste rampweek in 1953 48 pagina's f 9,75

PROVINCIALE OVERIJSSSELSCHE EN ZWOLSCHE COURANT

De nummer bereikt 14 pagina's. De nummer bereikt 2 pagina's. **ONZEKERHEID NAAR ALLE ZIJDEN** Het Duitse legerhericht. De motorlogier Gloria Kw. 51 als verloren beschouwd. HET NIEUWE MINISTERIE. **Extra editie** PROVINCIALE OVERIJSSSELSCHE EN ZWOLSCHE COURANT. Dagblad voor Overijssel, Noord Gelderland en Zuid Drenthe.

Ongekend zware ramp trof ons land

Door vliegende Noordwester opgezweept springtij sloeg gaten in duinen en dijken

Koningin en ministers naar geteisterde gebieden

Een nationale ramp, die volgens de laatste berichten meer dan 100 duizend heeft gekost, heeft ons land getroffen. Het is de zwaarste ramp die ons land ooit heeft getroffen. Het is de zwaarste ramp die ons land ooit heeft getroffen. Het is de zwaarste ramp die ons land ooit heeft getroffen.

Een record van de Commissaris der Koningin

Een record van de Commissaris der Koningin. Een record van de Commissaris der Koningin. Een record van de Commissaris der Koningin.

Een record van de Commissaris der Koningin

Een record van de Commissaris der Koningin. Een record van de Commissaris der Koningin. Een record van de Commissaris der Koningin.

Een record van de Commissaris der Koningin

Een record van de Commissaris der Koningin. Een record van de Commissaris der Koningin. Een record van de Commissaris der Koningin.

Een record van de Commissaris der Koningin

Een record van de Commissaris der Koningin. Een record van de Commissaris der Koningin. Een record van de Commissaris der Koningin.

NUMMER 9: HITLERS ADELAARSNEST



De laatste jacht op Hitlers bolwerk.

1945

1977

Op weg naar de wintersport.



**Verder in nummer 9: Overloon; Kennedy
Verschijnt over drie maanden**